

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA
Situation de l'Armement Maritime
en France

DE 1914 A 1919

THÈSE POUR LE DOCTORAT SCIENCES POLITIQUES ET ECONOMIQUES

présentée et soutenue

Le Lundi 26 Janvier 1920, à 5 heures du soir

par

MAURICE COLLIN

LICENCIÉ ÈS-LETTRES,

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président : M. Perreau, professeur.

Suffragants : MM. { Wahl, professeur.
Percerou, professeur.

ETAMPES

IMPRIMERIE MAURICE DORMANN

16, Rue Saint-Mars

1920

La Situation de l'Armement Maritime en France
de 1914 à 1919

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces
opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.

LA
Situation de l'Armement Maritime
en France

DE 1914 A 1919

THESE POUR LE DOCTORAT SCIENCES POLITIQUES ET ECONOMIQUES

présentée et soutenue

Le Lundi 26 Janvier 1920, à 5 heures du soir

par

MAURICE COLLIN

LICENCIÉ ÈS-LETTRES,

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président : M. **Perreau**, professeur.

Suffragants : MM. { **Wahl**, professeur.
 { **Percerou**, professeur.

ETAMPES

IMPRIMERIE MAURICE DORMANN
16, Rue Saint-Mars

1920





Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

STATISTIQUES :

- Tableau général du commerce et de la navigation*, publié par la Direction générale des Douanes (Publication annuelle).
Lloyds Register (Publication annuelle).
BUREAU VERITAS : *Répertoire général de la Marine Marchande dans tous les pays* (Publication annuelle).
COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS : *Annuaire de la Marine Marchande* (Publication annuelle).

OUVRAGES :

- COLSON : *Transports et tarifs* (1898).
DE FOVILLE : *La France économique. — La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales* (1880).
E. LEVASSEUR : *Des changements survenus au XIX^e siècle dans les conditions du commerce par suite du progrès des voies et moyens de communication*.
A. COLIN : *La navigation commerciale au XIX^e siècle* (1901).
G. HERSENT : *Mise au point de notre outillage maritime, ports et canaux* (1908).
R. VERNEAUX : *L'Industrie des transports maritimes au XIX^e siècle* (1903).
Charles ROUX : *Notre Marine Marchande* (1898). — *Le péril de notre Marine Marchande* (1916).
Marcel DUBOIS : *La crise maritime* (1910).
Georges MICHON : *Les grandes compagnies anglaises de navigation* (1913).
SCHAYÉ : *L'Etat et la Marine Marchande française* (1900).
G. LECARPENTIER : *Commerce maritime et Marine Marchande* (1910).
Auguste PAWLOWSKI : *La Marine Marchande et l'Insertion Maritime* (1910).
Paul DE ROUZIERES : *Conférence faite à l'école des Sciences politiques le 14 Février 1916 : La Marine Marchande et la Guerre*.
A. DE MONZIE : *Les réformes maritimes* (1913). — *Ce qu'un Français doit savoir de la Marine Marchande* (1917).

PUBLICATIONS, REVUES ET JOURNAUX :

Journal Officiel : particulièrement les numéros des 16 Mars, 8, 16 et 30 Avril, 13 Mai, 29 Juin, 2 et 3 Août, 22, 24 et 27 Novembre 1918.

Revue de la Marine Marchande.

L'Éclair Maritime.

Le Lloyd français.

Marine et transports.

Lloyds List et Shipping Gazette.

The Syren.

The Board of Trade Journal.

The Fairplay.

Circulaires du Comité Central des Armateurs de France.

Circulaires de l'Association des Employeurs de main-d'œuvre dans les ports de France.

MINISTÈRE DU COMMERCE : *Annales du Commerce extérieur, fascicules concernant le « Commerce et navigation des principaux pays étrangers ».*

PUBLICATIONS DE L'Office du Commerce extérieur.

MINISTÈRE DE LA GUERRE ET MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS : *L'Exploitation des ports maritimes pendant les trois premières années de la Guerre* (1917).

MUSÉE SOCIAL : *La Marine Marchande et le Commerce d'exploitation. Enquête de la Section des Etudes économiques du Musée Social* (1916).

RAPPORTS PARLEMENTAIRES, particulièrement de MM.

Jules SIEGFRIED, session de 1892.

J. DUPRAT (1898).

David RAYNAL (1902).

LOUBET, TROUILLOT, ROUVIER, MARUÉJOULS* (1903).

MILLERAND (1904).

Pierre BAUDIN (1905).

CABART-DANNEVILLE (1906).

CHAUMET (1910).

BERGEON (1918).

INTRODUCTION

Jusqu'en 1914, l'état de notre Marine marchande intéressait bien peu la majeure partie de la population française. Peu importait aux commerçants et aux industriels de voir leurs marchandises transportées par des bâtiments étrangers. Beaucoup même, ne considérant que leur intérêt personnel, préféraient s'adresser à des compagnies étrangères, parce qu'ils y trouvaient des avantages quant aux conditions de transport. Certaines maisons de transit qui entretenaient des relations intéressées avec ces Compagnies étrangères, favorisaient l'exportation et l'importation par leurs navires.

Pour voyager, on aimait également mieux s'embarquer sur des paquebots étrangers que sur les nôtres, sous le prétexte que le confortable et la régularité du service y étaient supérieurs.

On accusait alors nos Armateurs de n'être pas assez commerçants, de ne pas se soucier de leur clientèle, d'avoir une organisation bien inférieure à celle des Compagnies étrangères et cependant, ils n'étaient pas seuls coupables du développement insuffisant de notre Marine marchande. La mauvaise politique de l'Etat, de nos commerçants et de nos industriels, en était la principale cause.

L'Etat, à plusieurs reprises, a bien fait de gros efforts financiers en vue de favoriser la construction des navires et l'armement au moyen de primes à la construction et à la navigation. Ces ouvertures de crédit ont bien contribué à empêcher le déclin de notre flotte de commerce. Mais, elles ont été d'abord insuffisantes et ensuite souvent mal accordées.

La France aurait dû avoir une puissante Marine marchande, surtout si l'on considère l'importance de son domaine colonial. Comme son tonnage était inférieur à ses besoins, elle était obligée d'avoir recours aux Compagnies étrangères auxquelles elle versait un tribut annuel moyen de plus de 400 millions de francs.

A l'étranger, on avait, au contraire, très bien compris le rôle de la Marine marchande. En Allemagne, par exemple, on avait tout fait pour créer une flotte de commerce non seulement susceptible de pourvoir aux besoins du pays, mais encore pouvant concurrencer les flottes étrangères. On avait su démontrer au public allemand qu'un pays sans Marine marchande est un pays sans avenir. Alors, les capitaux affluaient nombreux dans les entreprises maritimes, tandis que, chez nous, on les détournait vers l'achat de valeurs étrangères, originaires même de pays contre lesquels nous avons dû combattre.

Il a fallu un évènement aussi formidable que la guerre pour faire comprendre à la grosse majorité des français, qui est beaucoup trop terrienne, l'utilité et la nécessité d'avoir une flotte de commerce bien outillée. On a commencé à se rendre compte qu'il était lamentable que des marchandises pourrissent sur les quais des ports coloniaux et étrangers ou ne fussent importées qu'après un temps assez long, alors qu'elles nous auraient été nécessaires pour notre subsistance, notre commerce et notre industrie et qu'elles auraient été utiles à la conduite des hostilités.

Avec la guerre, on eut à transporter des troupes, des vivres, du charbon et beaucoup d'autres produits de toute nature. On se trouva alors, comme moyen de transport par mer, à la tête de trop peu de navires. Ce fut l'âge d'or pour nos Armateurs qui réalisèrent de gros bénéfices. Les chargeurs, en effet, surenchérisaient les uns sur les autres pour pouvoir acheminer leurs marchandises.

Les Armateurs essayèrent d'acquérir des navires, mais nos chantiers cessèrent d'être en activité dès le début des hostilités. Ils se tournèrent vers l'étranger, mais les différentes puissances maritimes interdirent la vente des unités de leur flotte.

A la suite des nombreux torpillages qui résultèrent de l'intensification de la guerre sous-marine, le Gouvernement aurait dû donner aux chantiers les ouvriers et les matières nécessaires pour leur permettre de pourvoir au remplacement des bâtiments perdus.

Au lieu de cela, on chercha à supprimer les bénéfices réalisés par l'Armement sous le prétexte de faire baisser le coût de la vie et l'on prit des mesures en vue de laxer les frels et de fixer les catégories et quantités de marchandises que devaient prendre nos navires. Cette politique qui pouvait à la rigueur se justifier n'était en réalité qu'une étape pour arriver à réquisitionner la flotte marchande, c'est-à-dire relayer aux personnes expertes et instruites en matière d'armement, tous leurs bâtiments pour les faire gérer par l'Etat qui ne disposait ni de l'organisation, ni du personnel compétent et indispensable pour mener à bien cette tâche.

Et la construction jusqu'à la fin des hostilités ne fut pas pratiquée,

puisque même certains de nos chantiers travaillèrent pour l'artillerie ou fabriquèrent des tanks.

Maintenant, nous voici à l'aube de la paix, les importations seront nombreuses pour remettre en état nos régions dévastées. Notre commerce extérieur va reprendre et devrait être même dans quelques années, certainement plus important qu'en 1914 et nous n'avons, pour suffire à nos besoins, qu'environ 1.500.000 tonnes de navires.

On doit compter, il est vrai, sur l'aide de nos alliés. Mais il faut reprocher aux divers gouvernements qui se sont succédés depuis 1914 de s'être trop appuyés sur leur concours. Nous n'aurions jamais dû désorganiser nos chantiers, car, en continuant à construire, nous aurions eu beaucoup moins de pertes à réparer actuellement, et nous serions plus à même d'entrer immédiatement dans la lutte économique qui s'engage.

Nous devons donc, à l'heure présente, d'abord construire beaucoup de navires et en acheter également beaucoup à l'étranger pour remettre notre flotte en état. Il conviendra, ensuite, d'adopter, pour la Marine marchande, une politique nouvelle et plus conforme aux intérêts du pays, car nous devons tous nous pénétrer de cette idée que l'avenir de la France est subordonné au développement de notre flotte commerciale.

Pour bien examiner l'armement maritime en France de 1914 à 1918, on ne peut pas considérer uniquement l'armement, car il est intimement lié à la construction des navires, à l'organisation des ports qui sont de véritables gares pour les navires, aux moyens de transports par chemin de fer, par fleuves et par canaux. En effet, il ne suffit pas d'avoir des bateaux, encore faut-il qu'il existe des endroits convenables pour déposer les marchandises à l'abri des intempéries. Ensuite, il est nécessaire de pouvoir évacuer ces marchandises sur l'intérieur. De ports bien aménagés et bien administrés, ainsi que d'une mise en relations facile avec les villes et les régions industrielles et commerciales d'un pays dépendra beaucoup le développement de sa Marine marchande. C'est pourquoi il convient de consacrer différents chapitres à ces questions très intéressantes.

Afin de mener à bien cette étude, nous la diviserons en quatre parties dont la première sera surtout statistique. Avant d'entrer dans le détail des conditions économiques de l'armement et de la politique suivie en cette matière, nous nous attacherons à faire connaître quel était le tonnage de notre flotte en 1914 et quel il a été depuis cette époque jusqu'à 1918. Nous étudierons les moyens employés pour parer à l'insuffisance du nombre de nos navires.

La deuxième partie sera consacrée à la situation économique de notre armement en 1914. Nous y examinerons particulièrement les causes d'infériorité de notre Marine marchande, le régime sous lequel

elle était placée, et l'état de nos ports et de leurs moyens d'évacuation vers l'intérieur.

La troisième partie sera l'étude de la politique suivie depuis 1914 jusqu'à 1918, quant à notre flotte de commerce, à nos ports et à leurs communications avec toute la France.

Dans la première et la troisième partie, nous avons arrêté notre étude au 31 Décembre 1918 de façon à examiner l'état de notre marine marchande pendant les hostilités.

Nous aurions dû théoriquement choisir la date du 11 Novembre, qui est celle de la signature de l'armistice. Mais, comme les statistiques sont généralement arrêtées au 31 Décembre, nous avons préféré poursuivre notre étude jusqu'à cette dernière date.

Enfin, la quatrième partie sera consacrée à la situation de notre armement maritime depuis le premier Janvier 1919 et à l'avenir de notre Marine marchande.

PREMIÈRE PARTIE

La Flotte Française de 1914 à 1919

Avant 1914, le tonnage de notre flotte marchande était insuffisant. La part de notre pavillon, dans le transport des marchandises importées en France et exportées de notre pays, était inférieure à celle de l'ensemble des pavillons étrangers et même à celle du pavillon anglais. La guerre sous-marine a encore diminué le nombre de nos unités et malheureusement, l'on n'a pas construit de navires pendant les hostilités, en remplacement de ceux qui ont été perdus.

Si l'on compare notre flotte de commerce aux marines étrangères, on constate que ces dernières ont moins été affaiblies que la nôtre pendant la durée de la guerre, parce qu'à l'étranger, on a, en partie, compensé les pertes survenues, soit par torpillage, soit par risque de mer.

Dans un chapitre premier, nous examinerons l'état de la flotte marchande française en 1914.

Nous l'étudierons, dans le chapitre II, de 1914 à 1918.

Enfin, le chapitre III sera consacré à la construction, aux achats de navires à l'étranger et aux affrètements pendant la durée des hostilités.

CHAPITRE I

LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE EN 1914

Au 1^{er} Janvier 1914, l'effectif de notre Marine marchande était, au total, vapeurs et voiliers réunis, de 17.719 navires, ayant un tonnage brut de 2.447.734 tx et un tonnage net de 1.582.416 tx employant 86.005 hommes d'équipage et 12.725 mécaniciens.

Sur ces 17.719 navires :

		<i>Ayant un tonnage net total de</i>
La petite pêche en	comprenait 12.107.....	116.744 tx
La grande pêche en	» 351.....	56.607 »
Le cabotage français	» 1.436.....	95.303 »
Le cabotage international	» 423.....	330.303 »
Le long cours	» 469.....	940.917 »
Le pilotage, remorquage et service des ports en comprenaient.....	868.....	17.199 »
Les yachts de plaisance étaient au nombre de.....	3.347.....	6.672 »
Les navires restés sans emploi pen- dant l'année étaient au nombre de.....	1.718.....	18.671 »

On pouvait encore diviser notre flotte en :

15.824 voiliers ayant un tonnage brut de 701.530 tx et un tonnage net de 601.983 tx.

1.895 vapeurs ayant un tonnage brut de 1.746.204 tx et un tonnage net de 980.433 tx.

On est surpris, à la lecture de ces chiffres, de voir le tonnage des voiliers aussi élevé en proportion de celui des vapeurs, d'autant plus que, dans les marines étrangères, il a été en s'abaissant considérablement. La cause en est que nous subissons encore les conséquences de la loi de 1893 qui avait contribué fortement au développement de la navigation à voile. La loi de 1902 a d'ailleurs cor-

rigé cette erreur et dans ces dernières années on s'est beaucoup plus consacré à la construction des vapeurs qu'à celle des voiliers.

Grâce à l'appui financier de l'Etat, le tonnage de notre flotte marchande avait très sensiblement progressé ainsi qu'on peut s'en rendre compte par le tableau suivant :

Années	VAPEURS			VOILIERS			TOTAL		
	Nom- bre	Tonnage brut	Tonnage net	Nom- bre	Tonnage brut	Tonnage net	Nom- bre	Tonnage brut	Tonnage net
			tx			tx			tx
1890	1110		499.921	14.001		444.092	15.111		944.013
1895	1212		500.568	14.386		386.510	15.598		887.078
1900	1272	1x	527.551	14.313	1x	510.175	15.585	1x	1.037.726
1905	1471	1.245.440	711.027	15.284	733.992	676.193	16.755	1.999.432	1.387.220
1911	1780	1.487.242	838.118	15.949	721.722	624.521	17.729	2.208.964	1.462.639
1912	1857	1.615.518	904.491	15.813	715.799	611.021	17.670	2.331.317	1.518.518
1913	1895	1.746.204	980.433	15.824	701.530	601.983	17.719	2.447.734	1.582.416

Il est intéressant également de connaître l'âge de notre flotte pour pouvoir déterminer la valeur de cette dernière. Un navire ne pourra rendre des services que pendant un temps très limité. On sait par exemple que la durée normale d'utilisation d'un vapeur est de vingt ans. Or, dans notre Marine marchande la proportion de navires dépassant cet âge est beaucoup trop forte. En effet, en laissant de côté les yachts de plaisance et les bateaux à voiles de moins de 30 tonneaux affectés au cabotage français, à la grande et à la petite pêche, au pilotage et au service des ports ou restés sans emploi pendant l'année 1913, notre flotte marchande comprenait :

1^o Comme navires à vapeurs :

830 nav. jaugeant 165.196 tx âgés de 1 à 10 ans, soit.....	46,60 % de l'effectif. 47,64 % du tonnage total.
456 nav. jaugeant 257.948 tx âgés de 10 à 20 ans, soit.....	25,60 % de l'effectif. 26,42 % du tonnage total.
271 nav. jaugeant 153.728 tx âgés de 20 à 30 ans, soit.....	15,22 % de l'effectif. 15,74 % du tonnage total.
175 nav. jaugeant 92.086 tx âgés de 30 à 40 ans, soit.....	9,83 % de l'effectif. 9,43 % du tonnage total.
49 nav. jaugeant 7.546 tx âgés de 40 ans et plus, soit.....	2,75 % de l'effectif. 0,77 % du tonnage total.

2^o Comme voiliers :

580 nav. jaugeant 59.079 tx âgés de 1 à 10 ans, soit.....	34,22 % de l'effectif. 11,81 % du tonnage total.
---	---

680 nav. jaugeant 358.877 tx âgés de 10 à {	40,12 % de l'effectif.
20 ans, soit.....}	71,77 % du tonnage total.
216 nav. jaugeant 46.685 tx âgés de 20 à {	12,74 % de l'effectif.
30 ans, soit.....}	9,34 % du tonnage total.
118 nav. jaugeant 23.835 tx âgés de 30 à {	6,96 % de l'effectif.
40 ans, soit.....}	5,96 % du tonnage total.
101 nav. jaugeant 11.555 tx âgés de 40 {	5,96 % de l'effectif.
ans et plus, soit.....}	2,31 % du tonnage total

Malgré ses accroissements, le tonnage de notre flotte était bien inférieur à celui de certains pays étrangers où le développement de la marine a été intensifié.

En 1887, nous occupions, par notre tonnage, le second rang dans le monde entier après l'Angleterre. L'Allemagne nous suivait de très près ainsi que les Etats-Unis.

Mais en 1914, nous passions au 5^e rang après l'Angleterre, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Norvège. Nous précédions le Japon et l'Italie de très près.

Voici, en effet, comment à cette époque se répartissait entre les principales puissances du monde le tonnage marchand :

TONNAGE BRUT TOTAL.....		88.000.000 de tonnes	
»	NET	»	30.000.000 »
PUISSANCES	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE BRUT	TONNAGE NET
Angleterre	14.395	21.500.000 tx	13.000.000 tx
Etats-Unis....	»	7.929.000 » (1)	»
Allemagne	3.477	5.664.055 »	3.553.215 »
Norvège	»	2.625.279 »	»
France	2.192	2.498.286 »	1.544.146 »
Japon.....	2.475	1.908.574 »	1.277.794 »
Italie.....	1.875	1.767.916 »	1.167.954 »

(1) Sur ces 7.929.000 tx de jauge brute, 1.075.000 tx seulement étaient affectés au commerce international, la grosse majorité de la Flotte Marchande des Etats-Unis navigant sur les Grands Lacs.

La flotte marchande française se trouvait alors répartie principalement entre quelques grandes compagnies qui, à elles seules, disposaient de la plus grande partie du tonnage. Les principales, en 1914, étaient :

	<i>Ayant un tonnage total brut de</i>
La Compagnie Générale Transatlantique.....	357.973 tx 55
La Compagnie des Messageries Maritimes.....	289.137 tx 77
Les Chargeurs Réunis.....	161.906 tx 58
La Société de Transports Maritimes à Vapeur.....	86.519 tx 14
La Compagnie Sud-Atlantique.....	84.629 tx 59
La Compagnie Havraise Péninsulaire.....	55.336 tx 31
La Compagnie Cyprien Fabre.....	51.749 tx 28
La Compagnie Paquet.....	46.711 tx
La Compagnie de Navigation Mixte.....	38.858 tx 63
La Compagnie Fraissinet.....	31.053 tx 96

Si l'on compare la puissance de nos grandes Compagnies avec celles des Compagnies étrangères, on voit, chez ces dernières, une bien plus grande concentration dans les entreprises. En Allemagne par exemple, la Compagnie Hamburg Amerika Line possédait à elle seule, avant la guerre, un tonnage de 1.307.000 tonnes. En Angleterre, les principales grandes Compagnies de navigation n'avaient pas un tonnage aussi élevé que celle-ci, mais il était cependant supérieur à celui des nôtres. En effet, la Péninsular and Oriental Company, la Ellermens Line, la British India et la White Star possédaient chacune un tonnage brut supérieur à 500.000 tonneaux.

Il faut voir maintenant quelle était la part de notre pavillon dans le commerce maritime français.

D'après le « Tableau Général du Commerce et de la Navigation » de l'année 1913, sur :

74.811.493 tonnes de 1.000 K^o transportées de ou pour la France

40.053.541 tonnes ont emprunté la voie maritime, soit 53,54 %

et 34.757.952 tonnes ont emprunté les routes de terre, chemins de fer, canaux, soit 46,46 %.

Si l'on examine séparément les importations et les exportations, on trouve :

1^o Pour les importations :

		TONNES		SOIT
		---		---
	navires français.....	6.810.518		22,56 %
par mer	navires { des pays de provenance.	12.073.981	39,99 %	} 77,44 %
	étrangers. { tiers (1).....	11.308.413	37,45 %	
	Total.....	30.192.912		62,09 %
par terre		18.431.731		37,91 %
Soit au total		48.624.663		

2^o Pour les exportations :

	navires français.....	5.552.751		56,51 %
par mer	navires { des pays de destination.	2.691.929	27,30 %	} 43,69 %
	étrangers. { tiers.....	1.615.949	16,39 %	
	Total.....	9.860.629		37,65 %
par terre.....		16.326.201		62,35 %
Soit au total.....		26.186.830		

Si l'on déduit du chiffre de 40.053.541 tonnes qui représentent le tonnage actuel transporté par mer, celui des épaves ou sauvetages et des provisions à bord :

on a	37.901.576 tonnes.
dont.....	30.184.964 à l'entrée
et	7.716.612 à la sortie.

A l'importation :

Le pavillon français a couvert	6.819.152 tonnes soit 22,58 %
et les pavillons étrangers	23.375.811 tonnes soit 77,42 %

A l'exportation :

Le pavillon français a couvert	3.773.000 tonnes soit 48,89 %
et les pavillons étrangers	3.943.612 tonnes soit 51,11 %

(1) On appelle navires « tiers » les bâtiments important ou exportant des marchandises qui ne sont pas du même pays d'origine ou de destination que le bâtiment qui les transporte. Tel est le cas d'un navire norvégien qui transporte en Angleterre des produits français ou qui importe en France des produits anglais.

On oppose les navires « tiers » aux navires étrangers des pays de provenance ou de destination, c'est-à-dire à ceux qui importent ou exportent des marchandises qui sont du même pays d'origine ou de destination que le bâtiment qui les transporte. Tel est le cas d'un navire norvégien important en France des produits norvégiens ou exportant de France des produits pour la Norvège.

On peut encore éliminer, pour avoir une idée plus nette de la part du pavillon français dans la navigation de concurrence, les opérations réservées à la flotte française par notre législation, c'est-à-dire, les échanges avec l'Algérie, les importations de la Tunisie, les chargements en provenance ou à destination de la grande pêche. On constate alors que notre flotte a importé :

5.160.739 tonnes soit 18,09 %
et a exporté . 2.780.191 tonnes soit 41,35 %

tandis que les flottes étrangères ont importé ensemble 81,91 % et exporté 58,65 %.

Le transport du tonnage total des marchandises intéressant notre trafic par mer a été effectué par

51.579 navires d'une capacité de 60.618.374 tx
soit à l'entrée 29.918 navires d'une capacité de 34.508.956 tx
et à la sortie 21.661 navires d'une capacité de 26.109.418 tx

Le tableau suivant montre la part du pavillon français et des pavillons étrangers dans le tonnage total à l'entrée et à la sortie. On constatera que c'est à l'entrée que se manifeste surtout l'activité de notre mouvement maritime ; ce qui d'ailleurs s'est presque toujours produit.

	TONNAGE TOTAL	PART du pavillon national	PART du pavillon étranger	PART du pavillon tiers
	TONNEAUX	TONNEAUX	TONNEAUX	TONNEAUX
Entrée 1913.....	34.508.956	8.308.165	26.200.791	11.614.642
Sortie 1913.....	25.109.418	7.473.230	18.636.188	6.642.596

En considérant la période qui s'étend de 1890 à 1913, on voit que le tonnage des entrées et des sorties réunies n'a pas cessé de progresser, mais ce sont surtout les pavillons étrangers qui ont bénéficié de cette extension du mouvement maritime de nos ports. En effet, alors que la part du pavillon français était en 1890 de 31,9 % contre 68,1 % aux pavillons étrangers, elle était :

En 1900 de 26,6 % contre 73,4 %
En 1910 de 23,6 % contre 76,4 %
En 1913 de 26 % contre 74 %

Dans cette dernière année, à l'entrée,

la part du pavillon français était de.....	24,07 %
celle du pavillon étranger était de.....	75,93 %

dont :

35,05 %	pour le pavillon	anglais
16,57 %	» » »	allemand
5,57 %	» » »	néerlandais
4,22 %	» » »	norvégien
3,59 %	» » »	espagnol
1,94 %	» » »	suédois
1,66 %	» » »	danois
1,65 %	» » »	italien

A la sortie,

la part du tonnage français était de.....	28,62 %
et celle du tonnage étranger de.....	71,38 %

dont :

31,61 %	pour le pavillon	anglais
20,78 %	» » »	allemand
6,32 %	» » »	néerlandais
2,06 %	» » »	espagnol
2,02 %	» » »	italien
1,63 %	» » »	norvégien

Dans la répartition du tonnage des navires tiers,

à l'entrée :

Le pavillon anglais comptait pour ...	28,353 %
Le » allemand pour	26,391 %
Le » norvégien pour.....	11,381 %
Le » néerlandais pour	7,406 %

à la sortie :

Le pavillon anglais comptait pour ...	37,770 %
Le » allemand pour	27,871 %
Le » néerlandais pour	8,750 %
Le » norvégien pour.....	5,614 %

Il peut être enfin intéressant de connaître les pays avec lesquels nous entretenons le plus de relations maritimes. C'étaient entrées et sorties réunies :

La Grande Bretagne	avec	18.034.233	tonneaux
Les Etats-Unis	»	7.652.656	»
L'Allemagne	»	5.532.473	»
L'Algérie	»	4.216.285	»
La République Argentine	»	3.134.237	»
Les Pays-Bas	»	2.340.093	»
L'Espagne	»	1.901.437	»
Les Indes Anglaises	»	1.449.955	»
L'Italie	»	1.431.746	»
La Russie	»	1.429.653	»
L'Australie	»	1.096.285	»

On peut donc dire qu'en 1914 notre flotte marchande était insuffisante pour faire face aux besoins de la France et de ses colonies et que de ce fait les marines marchandes étrangères nous suppléaient et ceci à notre entier détriment.

CHAPITRE II

LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE DE 1914 A 1918

Depuis le début des hostilités, le tonnage de notre Marine marchande a encore diminué par suite des nombreux torpillages dont nos navires ont été l'objet.

Ne pouvant pas utiliser sa flotte militaire de haute mer, l'Allemagne s'est spécialisée dans la construction des sous-marins. Dans les premiers mois de la guerre, ces derniers ne purent combattre que dans les mers peu éloignées de leur base où ils étaient obligés de revenir se ravitailler. Mais l'Allemagne fit construire des sous-marins de beaucoup plus grand tonnage, pouvant emporter des provisions d'essence plus importantes et capables d'affronter la haute mer. Elle détermina des zones de blocus de plus en plus étendues et c'est ainsi qu'elle exerça ses actes de piraterie jusque sur la côte Africaine. Deux de ses sous-marins sont même allés aux Etats-Unis avant leur entrée en guerre. Les Allemands, à ce moment, prétendirent pouvoir par ce moyen communiquer librement avec l'Amérique y transportant et en rapportant du fret.

Au 31 Décembre 1917, d'après les évaluations faites par le Comité Central des Armateurs, dans les premiers mois de 1918, les pertes françaises étaient, depuis le début des hostilités, de

751.460 tonneaux par faits de guerre
et de 115.000 tonneaux par faits de mer

soit 866.460 tonneaux au total.

Donc nous avons, si l'on ne tient pas compte des constructions et des achats à l'étranger effectués depuis 1914, et par conséquent si nous nous basons sur le chiffre de 2,498,286 tonneaux, qui représentait le tonnage français à cette époque, 34,68 % de notre flotte détruits.

Une partie de ces pertes fut bien compensée soit par des constructions, soit par des achats à l'étranger, mais dans de trop faibles proportions. En effet, le tonnage francisé des navires construits en France au 31 Décembre 1917 depuis le 1^{er} Août 1914 était

de	116.000 tx
Celui des navires francisés achetés à l'étranger entre ces deux époques était de.....	185.000 tx

Donc, du 1 ^{er} Août 1914 au 31 Décembre 1917, notre tonnage s'était accru du total de.....	301.000 tx
Si nous déduisons des pertes totales.....	866.460 tx
ces	301.000 tx

Nous avons comme pertes véritables.....	565.460 tx
Comme au 1 ^{er} Août 1914, notre flotte atteignait.	2.498.286 tx
Si l'on déduit de ce chiffre.....	565.460 tx

Il en résulte qu'au 31 Décembre 1917, le tonnage de notre flotte était de..... 1.932.826 tx

Donc, à cette date, notre puissance maritime était en décroissance notoire si on la compare surtout à celle que nous avions au 1^{er} Août 1914. Elle avait perdu, malgré les francisations résultant des constructions faites en France et du tonnage acheté à l'étranger, 22,64 % de son tonnage. Il faut ajouter de plus, que depuis le mois de Janvier 1918, jusqu'à la conclusion de l'armistice, la France a encore perdu 205.578 tonneaux de navires par faits de guerre et, comme elle a lancé 13.715 tonnes de navires en 1918, ses pertes se montaient, à la fin de la même année, à environ 30 % de son tonnage.

Toutefois, il faut dire que nous avons disposé, en plus, de 80.000 tonneaux de navires, qui ont été capturés à l'ennemi et que l'Etat a presque entièrement conservés. Ces bâtiments peuvent être comptés comme faisant partie de notre flotte, car ils ne seront pas rendus, ne serait-ce qu'en compensation de ceux qui nous ont été coulés. Nous avons de notre côté perdu un certain nombre de navires qui se trouvaient, au moment de la déclaration de guerre, dans les ports ennemis. Mais les conditions des armistices ont prévu la restitution de tous les navires de commerce appartenant aux puissances alliées et qui étaient internés en Allemagne, en Autriche et en Turquie.

L'Amirauté britannique a fait connaître les chiffres des pertes éprouvées par les flottes marchandes anglaises, alliées et neutres du 1^{er} Août 1914 au 31 Décembre 1917.

**TONNAGE ANGLAIS ET ALLIÉ OU NEUTRE
PERDU PAR RISQUES DE GUERRE OU DE MER
DEPUIS LE DÉBUT DES HOSTILITÉS**

DATES	ANGLETERRE	AUTRES ALLIÉS OU NEUTRES	TOTAL
1914			
Août et Septembre .	314.000 tx	85.947 tx	399.947 tx (1)
4 ^{me} trimestre	154.728 »	126.688 »	281.416 »
1915			
1 ^{er} trimestre.	215.905 tx	104.542 tx	320.447 tx
2 ^{me} »	223.666 »	156.743 »	380.419 »
3 ^{me} »	356.659 »	172.822 »	529.481 »
4 ^{me} »	307.139 »	187.234 »	494.373 »
1916			
1 ^{er} trimestre.	325.237 tx	198.958 tx	524.195 tx
2 ^{me} »	270.690 »	251.699 »	522.389 »
3 ^{me} »	284.358 »	307.681 »	592.039 »
4 ^{me} »	617.563 »	581.780 »	1.199.343 »
1917			
1 ^{er} trimestre.	911.840 tx	707.533 tx	1.619.373 tx
2 ^{me} »	1.361.870 »	875.064 »	2.236.934 »
3 ^{me} »	952.938 »	541.535 »	1.494.473 »
4 ^{me} »	782.889 »	489.954 »	1.272.843 »
	7.079.492 »	4.748.080 »	11.827.572 » (2)

D'après ce tableau, il ressort que le maximum des pertes a été éprouvé par la Marine anglaise et les Marines alliées ou neutres

(1) Y compris 182.829 tx internés dans les ports ennemis.

(2) Pendant le 1^{er} trimestre 1918 les pertes mondiales

ont été de.	1.147.109 tx
Pendant le 2 ^e trimestre 1918 elles ont été de	959.506 »
En juillet 1918 elles ont été de	323.772 »
En Août 1918 elles ont été de	327.676 »
Soit au total.	2.758.063 »
En ajoutant ce chiffre à	11.827.572 »
On a comme pertes totales depuis l'ouverture des hostilités	14.585.635 »

dans le 1^{er} semestre 1917. Le chiffre a considérablement baissé dans la suite, non pas que le nombre des sous-marins ait été moins grand, mais parce que les moyens employés par les Alliés en vue de lutter contre eux ont été augmentés. On a, en effet, renoncé à laisser les navires effectuer leurs voyages seuls. Ils partirent en convois et furent accompagnés de bâtiments de guerre, de chalutiers, d'avions, de dirigeables qui les escortaient assez loin des zones dangereuses ou allaient les chercher à une certaine distance des côtes. On arma également les bâtiments marchands avec des canons de plus gros calibre. Les navires furent camouflés de façon à diminuer leur visibilité ou à tromper l'ennemi. De plus, de nombreux patrouilleurs exercèrent une surveillance active. Le résultat a été qu'un grand nombre de sous-marins furent anéantis.

Il résulte des chiffres communiqués par l'Amirauté britannique que l'Angleterre qui au 1^{er} Août 1914 avait une flotte marchande

de	21.500.000 tx
avait perdu au 31 Décembre 1917.....	7.079.492 tx

soit 32,92 % de son tonnage, si l'on ne tient pas compte des constructions effectuées sur ses chantiers et des achats faits à l'étranger.

Mais le Royaume Uni a compensé une partie de ses pertes par une intensification de sa construction. En effet, il avait lancé du

1 ^{er} Août 1914 au 31 Décembre 1917.....	3.031.555 tx
--	--------------

Si du total des pertes, soit.....	7.099.492 tx
on déduit le tonnage construit.....	3.031.555 tx

On a comme pertes nettes.....	4.047.937 tx
-------------------------------	--------------

Comme au 1 ^{er} Août 1914, la flotte anglaise avait une puissance de	21.500.000 tx
mais qu'elle a subi un amoindrissement de.....	4.047.937 tx

Au 31 Décembre 1917, elle avait un tonnage de	17.452.053 tx
---	---------------

Elle était donc en décroissance de 18,83 % par rapport à 1914.

Néanmoins, il faut ajouter à ce chiffre le tonnage capturé et mis en service par le Royaume Uni depuis le 1^{er} Août 1914 et qui est de 780.000 tonnes.

Du 1^{er} Janvier 1918 à la signature de l'armistice la marine anglaise perdit encore près de 1.900.000 tonnes, mais elle construisit beaucoup de navires. Donc au total les pertes de la Grande Bretagne, depuis le 1^{er} Août 1914 jusqu'à la fin du mois d'octobre 1918,

ont été de 8.946.000 tx. Mais ce chiffre s'est trouvé pratiquement réduit, par suite des constructions et des achats à l'étranger, à 3.503.000 tonneaux.

Par comparaison avec la France, l'Angleterre a donc surmonté beaucoup plus facilement ses pertes. D'autres puissances ont fait un effort considérable au point de vue maritime. Les Etats-Unis qui jusqu'à leur entrée en guerre possédaient une flotte affectée principalement à la navigation sur les Grands Lacs ont lancé de nombreux navires de haute mer depuis cette époque. La Norvège, l'Italie, le Japon ont également accru leur construction. Puisque au contraire, la France n'a pas compensé ses pertes par une construction intensive de nouvelles unités, il en résulte que sa puissance maritime a beaucoup diminué de valeur. Son tonnage, qui était déjà insuffisant en 1914 pour faire face à tous ses besoins de transport, a baissé et l'âge de sa flotte a augmenté.

En ce qui concerne la part de notre pavillon dans le mouvement maritime français pendant la guerre, nous ne possédons de statistiques que pour l'année 1915 où elle est de 31,07 % alors qu'elle était de 26,03 % en 1913 et de 28 % en 1914. Bien que nous n'ayons aucune donnée précise pour 1916 et 1917, on peut dire que notre pavillon représentait en 1918 plus de 40 % du mouvement de nos ports. Sa part a donc été sans cesse en augmentant depuis le début des hostilités. Cependant, nous avons constaté que le tonnage français était en diminution dans des proportions très sensibles depuis cette époque. Il ne faut en réalité attribuer ce gain qu'à une décroissance du chiffre de nos importations. On en a, en effet, la confirmation en constatant que le pourcentage du pavillon anglais était en baisse et que la part des pavillons neutres a diminué également. Donc, les pavillons étrangers qui contribuaient pour beaucoup au transport de nos marchandises d'importation ont à peu près disparu. Nos alliés ont eu de plus en plus besoin de leurs unités, surtout avec l'accroissement de la guerre sous-marine et le plus grand nombre de troupes à transporter, à ravitailler, à armer. Quant aux neutres, ils n'ont pas pu maintenir, à notre disposition, tout le tonnage qu'ils nous avaient d'abord affecté.

On se rend très bien compte de la diminution de nos importations par le manque de denrées de toutes sortes que la France a subi chaque jour un peu plus depuis le début de la guerre.

Par suite de l'absence de statistiques pour les années 1916 et 1917, il est également impossible de voir de près quelle a été la part de notre pavillon dans le commerce maritime français et de la comparer à celle qui a été prise par les pavillons étrangers.

Toutefois, nous pouvons dire que le pavillon anglais est encore

celui qui a tenu le premier rang aux entrées et aux sorties. Il a été suivi par le norvégien, l'espagnol, l'italien et le japonais. Ces différents pavillons, sauf l'anglais, ne priment pas le français dans notre commerce maritime.

Les principaux pavillons tiers dans le mouvement maritime ont été l'Anglais, le Norvégien, l'Espagnol, le Grec, le Danois, le Belge, l'Italien et le Japonais.

Pendant la période 1914-1918, l'insuffisance de notre flotte marchande a donc eu pour conséquence de gêner notre ravitaillement et d'entraver notre commerce. Il va s'en suivre que pendant la période de paix, nous serons en mauvaise posture pour prendre part à la lutte économique qui va s'ouvrir.

CHAPITRE III

LA CONSTRUCTION, LES ACHATS DE NAVIRES A L'ÉTRANGER ET LES AFFRÈTEMENTS PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS

Dans les années qui ont précédé la guerre, nos chantiers maritimes construisaient environ 200.000 tonnes de navires par an, ce qui était insuffisant pour un pays comme le nôtre, qui, du fait de sa situation géographique et de ses colonies, aurait dû avoir une politique de construction beaucoup plus active.

Ce n'était pas que l'on construisait mal en France ; le travail était bien effectué et fini, mais le coût de production était plus élevé qu'à l'étranger et particulièrement qu'en Angleterre. Cette différence tenait surtout au manque de charbon et à la nécessité d'en importer ainsi qu'au prix plus important des matières premières sur le marché français, conséquence générale des droits protecteurs établis par notre régime douanier. Il fallait, de plus, si l'on faisait venir des matériaux d'Angleterre ajouter au prix d'achat les frais de transport. En outre, le rendement de l'ouvrier anglais est supérieur au nôtre parce qu'il est spécialisé. Chez nous, il est employé aussi bien à la construction des bâtiments de commerce que des navires de guerre. Enfin, en Angleterre, on travaille en série, c'est-à-dire que des chantiers adoptent un type de navire et en construisent un certain nombre, ce qui diminue considérablement les frais généraux et hâte l'exécution des commandes.

Dès la déclaration de la guerre, on ne se rendit pas exactement compte du rôle qu'allait être appelé à jouer notre Marine marchande. Au lieu de conserver intacts nos chantiers et même d'augmenter leur rendement, on les laissa se désorganiser. Ils furent, en effet, privés de leurs contremaîtres et de leurs ouvriers, qui durent partir aux armées. De plus, nous avions dans le Nord-Est de la France des

usines spécialisées dans la fourniture de pièces pour la marine qui furent occupées par les Allemands.

Dès que l'accroissement de puissance de l'artillerie et de ses besoins se manifestèrent, la plupart des ateliers maritimes s'adaptèrent aux industries de guerre si bien que la construction des navires marchands se trouva complètement arrêtée et de nombreuses unités en achèvement restèrent sur chantier, bien que certaines d'entre elles eussent pu être terminées en quelques semaines.

Sans doute, il fallait des canons et des munitions, mais on avait besoin aussi de navires pour amener en France les matières premières nécessaires à la fabrication de ces canons et de ces munitions : le charbon, le fer et l'acier. Il fallait aussi pourvoir au ravitaillement du pays et transporter en France, ainsi qu'à Salonique, les troupes alliées. Au lieu de voir notre flotte marchande croître en puissance, on assistait chaque jour à la diminution de notre tonnage.

Les armateurs réclamèrent à maintes reprises la démobilisation du personnel spécialisé des constructions maritimes et la reprise des constructions navales. Le gouvernement promit bien de s'occuper de la question, mais cela n'aboutit à aucune réalisation.

Outre le personnel, il nous fallait encore des tôles d'acier et, comme nous n'en produisions pas, il devenait nécessaire d'en obtenir de l'étranger et particulièrement de l'Angleterre. Il suffisait pour cela de s'entendre avec le Gouvernement anglais. C'est ainsi que fit l'Italie qui, désireuse d'avoir une flotte marchande, et n'ayant aucun des matériaux nécessaires à sa construction, négocia avec l'Angleterre, pour leur fourniture.

En 1915, le Comité Central des Armateurs de France, fit de pressantes démarches auprès du Gouvernement français dans le but de favoriser la construction navale. Les pouvoirs publics soumièrent aux Chambres un projet qui devint la loi du 19 Avril 1915, permettant aux armateurs français d'acquérir des navires de prise britannique, moyennant le versement au comptant du quart du prix de vente, l'Etat français étant garant du surplus. Mais, par suite de l'augmentation du nombre des torpillages et du besoin de plus en plus pressant de tonnage, le Gouvernement anglais fut conduit à conserver pour son usage les navires de prises et à ne plus les vendre. Sous ce régime, nous n'avons pu acquérir que cinq unités ayant une jauge brute totale de 12.864 tonneaux.

Le Gouvernement français négocia d'autre part en 1915 avec la maison anglaise Harris et Dixon, l'achat d'une flotte de 600.000 tonnes de portée en lourd. Mais le projet repris en Novembre 1915, porta sur des bases beaucoup moins vastes. Il ne s'agit plus alors

que de l'achat d'une flotte de 50 à 60 cargos, ayant une jauge brute totale de 200.000 tx, et les conditions d'acquisition étaient plus onéreuses par suite de la hausse du prix de construction.

L'Etat se proposait de faire appel aux armateurs français. La propriété de cette flotte acquise par le gouvernement aurait été donnée à un syndicat constitué par les armateurs. On élaborait un projet de statut. Mais la firme anglaise exigea la gestion de la flotte et l'on ne put obtenir de l'Angleterre que ces navires ne fussent pas réquisitionnés. On abandonna par suite les pourparlers.

Le Comité Central des Armateurs de France continua auprès de notre gouvernement ses démarches pour que l'Etat prêtât des fonds servant à l'acquisition de nouveaux navires. Mais les garanties exigées étaient trop dures.

C'est alors qu'intervint la loi du 13 Avril 1917 qui ouvrit bien un crédit de 160 millions pour l'achat ou la construction de navires de charges à propulsion mécanique, mais sans fournir les éléments nécessaires à leur construction.

Lorsqu'on demandait aux Ministères, ce dont les chantiers navals avaient besoin, il était répondu que le défaut de navires français serait compensé par l'affrètement de navires étrangers alliés ou neutres.

Cependant, dans les six derniers mois de 1917, nos chantiers obtinrent du Gouvernement quelques groupes d'ouvriers et une certaine quantité de tôles qui permirent de terminer plusieurs navires en construction.

Enfin, lors de la réquisition générale de la flotte marchande, les pouvoirs publics ont promis de s'intéresser spécialement à la construction. Ils ont obtenu du Parlement un premier crédit de 500 millions pour permettre de reconstruire notre Marine marchande.

Il est évident que ce chiffre est insignifiant à côté de celui qui sera nécessaire. Mais il a été bien malheureux qu'avant d'établir la réquisition générale, on n'ait pas adopté une politique de construction navale comme en Angleterre. Avant de s'emparer des navires, il eut fallu s'occuper de les remplacer et pour cela donner à nos chantiers le personnel et les matériaux indispensables.

Le gros tort que nous ayons eu a été de compter beaucoup trop sur l'appui de l'étranger, d'abord parce qu'un pays comme la France, qui a une Marine marchande importante aurait du avoir continuellement en activité des chantiers de construction, soit pour favoriser son industrie navale qui emploie beaucoup d'ouvriers, de plus et surtout, pour jouir alors d'une plus grande indépendance, n'être pas exposée à des désillusions au cas où les promesses de ses alliés ne

pourraient pas être réalisées en temps voulu, où ne seraient exécutées que longtemps après la cessation des hostilités.

Une politique contraire à la nôtre et beaucoup plus rationnelle a été suivie à l'étranger.

En Angleterre, la construction des navires n'a jamais cessé malgré l'entrée en guerre de cet Etat. Sans doute, en 1915 et 1916 n'a-t-elle pas été aussi active que dans ces derniers mois. Il n'en reste pas moins qu'elle ne fut pas complètement arrêtée comme chez nous.

D'après le *Livre Blanc* publié par l'Amirauté Britannique, il fut construit en Angleterre :

De Août à fin 1914	675.610 tx
En 1915	650.919 »
En 1916	541.552 »
En 1917	1.163.474 »

Soit au total..... 3.031.555 tx

En 1918, la construction a encore été poursuivie activement, elle a été :

En Janvier de.....	58.568 tx
» Février de.....	100.038 »
» Mars de.....	161.674 »
» Avril de.....	115.533 »
» Mai de.....	197.274 »
» Juin de.....	134.159 »
» Juillet de.....	141.948 »
» Août de.....	127.675 »
» Septembre de.....	144.772 »
» Octobre de.....	136.100 »

Soit au total..... 1.317.741 tx

Les constructions anglaises ont atteint pour l'année 1918 environ 1.500.000 tonnes. Comme nous avons vu que les pertes de l'Angleterre étaient fin octobre 1918 de 5.503.000 tonnes, il résulte, si elle continue à construire sur cette échelle, qu'en deux ans environ elle aura réparé entièrement ses pertes.

Les chantiers américains ont lancé en 1917 plus de 900.000 tonnes lourdes de navires produisant ainsi le double de 1916.

En 1918, l'effort a été beaucoup plus considérable, leur débit a été :

En Janvier de	83.507 tonnes lourdes		
» Février de	123.625	»	»
» Mars de	172.611	»	»
» Avril de	160.286	»	»
» Mai de	259.241	»	»
» Juin de	280.400	»	»
» Juillet de	631.944	»	»
» Août de	340.000	»	»
» Septembre de	362.635	»	»
soit au total de	2.419.249	ce qui en tonnes brutes	
équivalant à	1.336.799 tonnes.		

Les constructions américaines ont atteint, pour l'année 1918, environ 3 millions de tonnes lourdes.

En Italie, grâce au concours de l'Angleterre, on a également résolu le problème des constructions navales. Un Ministère de la Marine marchande y fut constitué. Sous les auspices du Ministre des Transports a été créé un syndicat groupant un certain nombre d'entrepreneurs italiens de constructions.

Au Japon, en 1915, il a été construit 98.000 tx de navires. Ce chiffre est passé à 246.000 en 1916 ; à 282.000 en 1917 et à 489.924 en 1918. Et cependant, le Japon ne disposait pas de tôles d'acier, les Etats-Unis lui en ont fourni.

En Allemagne, malgré le blocus de la flotte, on a d'abord achevé les navires qui étaient en chantiers. On a ensuite réalisé les programmes de construction et commencé à pourvoir au remplacement de ceux qui furent pris par nous et nos alliés.

Pour ce qui est du prix de construction, il a augmenté considérablement. Un navire coûtait en 1918 six à sept fois plus cher qu'avant la guerre.

Le *Fairplay* a donné périodiquement une idée exacte du mouvement du prix sur le marché anglais en prenant pour type de navire un des plus recherchés, un cargo à vapeur neuf de 7.500 tonnes de portée en lourd.

De 1898 à 1914 les prix extrêmes avaient été de :

L. 8-2 par tonne vers la fin de l'année 1900
et L. 4-16 par tonne au milieu de l'année 1908

Dans les premiers mois de la guerre, ils étaient de L 5-12 par tonne, ils passèrent à :

L. 8	fin	1914
L. 11	en Juin	1915
L. 12-10	en septembre	1915
L. 16-13	en Décembre	1915
L. 21-7	en Mars	1916
L. 24	en Juin	1916
L. 25	en Décembre	1917

Les prix ont baissé avec la réquisition. Au 1^{er} Janvier, la tonne ne valait plus que L. 22. Les cours ont augmenté lorsqu'on éleva le taux de réquisition et le chiffre de L. 24 fut atteint au 1^{er} Juin.

Pour certains types de navires, les prix ont été beaucoup plus élevés.

Aux Etats-Unis, vers le milieu de 1917, un navire neuf valait environ L. 60 la tonne de portée en lourd et au début de 1918 L. 75.

Au Japon, où les armateurs ont été très libres, on a vendu un vapeur de 9.000 tonnes L. 96 et on a même été jusqu'à faire les offres au taux de L. 107 et de L. 110.

Il est certain que le prix de construction baissera par suite du retour à la navigation normale, de la reprise d'activité des chantiers et de la concurrence qu'ils se feront.

Outre la construction sur nos chantiers, nous pouvions encore essayer d'acheter du tonnage à l'étranger. Mais les Gouvernements étrangers, alliés ou neutres prirent presque tous des mesures d'interdiction de transfert de pavillon. Comme nous avions absolument besoin de navires, nous avons du affréter à l'étranger le plus d'unités possible. Mais, cela n'alla pas sans difficulté, car certains pays interdirent même la location de navires à des ressortissants étrangers.

Par suite du manque de tonnage et des demandes nombreuses qui en étaient faites les taux d'affrètement s'accrurent dans de fortes proportions. Il suffit, en effet, de comparer la moyenne annuelle des taux journaliers par tonneau de jauge brute avant et pendant la guerre :

En 1911 elle était de.....	0 fr. 291
» 1912 » » »	0 fr. 451
» 1913 » » »	0 fr. 372
» 1914 » » »	0 fr. 311
» 1915 » » »	1 fr. 22
» 1916 » » »	2 fr. 940
» 1917 » » »	3 fr. 689

Du fait des nombreux affrètements conclus, M. Maurice Loir, a établi que la France a payé à l'étranger (1) :

En 1915.....	1850 millions
» 1916.....	2500 »
» 1917.....	3 milliards
» 1918 près de.....	4 »

La France a, en particulier, affrété la plupart des navires allemands qui étaient internés au Brésil. Un contrat a été signé le 3 Décembre 1917 qui comporte l'affrètement par le Gouvernement français de 30 navires pour la durée d'un an avec faculté de renouvellement et droit d'option pour l'achat de ces vapeurs, moyennant le paiement au gouvernement brésilien de 110 millions de francs, l'achat de 100 millions de marchandises et de 2 millions de sacs de café.

Dans cette opération, il est douteux que la France ait fait une excellente affaire, car presque tous ces vapeurs avaient été rendus inutilisables, tout au moins pour un très long temps par les Allemands, qui avaient fait disparaître certaines pièces essentielles des machines. De nombreuses et longues réparations ont donc été nécessaires et les chantiers brésiliens ne possédaient pas l'outillage convenable pour réparer ces navires et les mettre en état de bonne navigabilité. Beaucoup ont du séjourner longuement, en cours de voyage, dans les ports, parce qu'ils étaient dans l'impossibilité de continuer leur route.

En résumé, il reste à remettre en activité en France l'industrie de la construction navale qui n'aurait jamais dû être arrêtée ; car il nous faut d'abord compenser toutes nos pertes et ensuite réaliser tous les programmes d'après guerre que nos compagnies ont tracés.

(1) En 1913, la France avait payé 413 millions à l'étranger pour ses affrètements.

DEUXIÈME PARTIE

Situation économique de l'Armement maritime en France en 1914

Nous avons constaté que le tonnage marchand français en 1914, bien qu'étant en voie de progression par comparaison avec les années antérieures, était insuffisant pour faire face à nos besoins de transport par mer et ne s'était pas accru dans une aussi forte proportion que celui des Marines étrangères.

Cela tenait à différentes causes qui seront étudiées dans le chapitre I de cette seconde partie.

Pour lutter contre la décadence de notre Marine marchande, le Gouvernement français fut conduit à établir certaines mesures financières qui feront l'objet de notre Chapitre II.

Enfin, pour compléter la situation économique de notre armement maritime en 1914, il nous faut consacrer le Chapitre III à l'état de nos ports et aux moyens de communication (chemins de fer, fleuves ou canaux) qui les mettent en relation avec l'arrière pays.

CHAPITRE I

PRINCIPALES CAUSES D'INFÉRIORITÉ

DE NOTRE FLOTTE MARCHANDE EN 1914

L'étude des principales causes d'infériorité de notre Marine marchande, en 1914, vis à vis des flottes étrangères est d'autant plus intéressante que nous nous trouvons maintenant avoir à lutter contre elles et que le Gouvernement ainsi que les Armateurs doivent en tenir compte dans l'orientation de leur politique.

Il est d'abord des causes naturelles.

Au point de vue géographique, la France occupe dans le monde une situation que l'on peut considérer comme étant peu favorable au développement d'une Marine marchande tout au moins en ce qui concerne l'exportation. Ce qui fait la force de la flotte de commerce d'un pays, c'est la possibilité pour elle de transporter, soit de grandes quantités de marchandises, soit un grand nombre de passagers ou d'émigrants. Or, pour cela, il faut, si le pays exporte peu de produits ou si peu de personnes s'en expatrient, que ses navires fassent escale dans des ports étrangers où ils prendront du fret et des passagers pour remplir les espaces disponibles. Les relations mondiales les plus intenses sont entre les continents européen et américain. La France étant une des terres les plus proches de l'Amérique, ses bâtiments ne peuvent faire escale dans aucun port, après leur départ et ne sont pas dès lors susceptibles de compléter leur chargement.

Tel est du moins le cas de ceux de ses navires qui font des voyages sur l'Amérique du Nord. Ceux qui font route vers l'Amérique du Sud relâchent bien dans des ports espagnols ou portugais, mais, malgré les cargaisons qu'ils y prennent et les nombreux émigrants qu'ils embarquent, ils effectuent bien souvent leur traversée avec trop d'espaces disponibles à bord.

La même situation se présente dans nos relations avec le conti-

nent africain. Seules nos unités qui vont vers l'Asie et l'Océanie, sont plus privilégiées.

Il faudrait, pour remédier à la position désavantageuse de notre pays, avoir, à l'exportation de France, un fret lourd. Malheureusement, nous ne pouvons pas donner à nos navires de chargement pesant ou volumineux à la sortie. La France, en effet, à l'exception de ses vins, n'expédie en général à l'étranger que des produits occupant peu de place et de faible poids. Elle est surtout un pays agricole. Il est des États dont l'agriculture est la seule ressource, mais qui sont peu peuplés par comparaison à leur étendue et qui par suite ont une production supérieure à leur consommation. On peut citer comme exemple les États de l'Amérique du Sud. En France, au contraire, nous ne suffisons pas à nos besoins, nous sommes obligés d'importer des produits agricoles.

Notre production minière n'est pas assez forte pour donner à notre flotte marchande un fonds de chargement. Il nous faut acheter des charbons et des minerais à l'étranger. L'Angleterre, qui dispose de nombreuses houillères, peut fournir à tous ses navires un fret lourd de sortie. Il en allait de même pour l'Allemagne. Enfin notre développement industriel n'est pas comparable à celui des autres puissances. Notre industrie est spécialisée dans les produits de luxe qui sont peu encombrants et peu lourds.

Notre Marine marchande se trouve donc considérablement désavantagée de par la situation de notre pays, qui offre à la concurrence étrangère un terrain trop favorable que nous n'avons pas su défendre. Les navires allemands et anglais qui avaient des chargements de base venaient « cueillir » dans nos ports une partie de notre fret au grand détriment des nôtres et portaient ainsi d'Europe sans avoir de vide disponible.

Il est aussi des causes politiques, législatives et financières qui ont contribué à la stagnation de notre Marine marchande.

Tout d'abord, elle a manqué de direction. Il faut entendre par là qu'elle aurait dû ne dépendre que d'un seul ministère où tout ce qui concerne la navigation aurait été réuni en un petit nombre de services. Il a bien été créé un Sous-Secrétariat d'État à la Marine Marchande qui présentement porte le nom de Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, mais ce département ministériel n'est pas le seul dont dépend l'armement maritime français. Il est placé sous la tutelle des Ministères de la Marine, des Travaux publics, de l'Intérieur et des Finances. De plus, il est fâcheux de constater que nous sommes victimes très souvent d'une mauvaise organisation administrative, soit que des hommes ignorant les questions maritimes soient placés à la tête de certains ser-

vices, soit que les services entre eux se créent des difficultés qui ont pour résultat une durée trop longue dans l'élaboration des décisions.

Notre Marine marchande a été aussi victime des différentes politiques suivies en matière douanière. Les gouvernements qui se sont succédés ont, en effet, oscillé entre le libre échange et la protection. A la suite des traités de 1860 qui ont consacré la politique libre échangiste, la surtaxe de pavillon, qui constituait une véritable protection de notre armement contre la concurrence étrangère, fut abolie, par la loi du 19 Mai 1866. Bientôt, il est vrai, on fit retour au protectionnisme, mais, il faut reconnaître que si l'on protégea bien par des barrières douanières notre agriculture, notre industrie et notre commerce, il n'en fut pas de même pour notre armement. En effet, la surtaxe de pavillon, qui était perçue sur les marchandises pénétrant en France sous pavillon étranger ne fut jamais rétablie, par crainte des représailles des autres puissances. Il en est résulté que les flottes de commerce de ces dernières se trouvaient traitées de la même façon que les nôtres.

Elles ont encore été favorisées par les règlements concernant les droits de quai. A l'origine, la loi du 30 Janvier 1872 qui les établit fut plutôt favorable à notre Marine marchande. Les armateurs devaient payer un droit de un franc par tonneau de jauge nette pour tout navire faisant des opérations dans les ports de France. Cette taxe n'était payée qu'une fois pour toutes les opérations faites successivement (déchargement et chargement) dans divers ports au cours d'un même voyage. Mais elle était perçue quelle que soit la quantité de marchandises embarquées ou débarquées. Le résultat fut d'éloigner les navires étrangers, dont les armateurs auraient eu ainsi à acquitter des droits hors de proportion avec les bénéfices qu'ils pouvaient réaliser. En 1897, cette loi fut révisée grâce surtout aux influences des Chambres de Commerce et des exportateurs. On aboutit à une nouvelle législation qui favorisa au contraire les navires étrangers et qui incita leur propriétaire à les faire escaler dans nos ports. Les droits de quai furent alors réduits de $\frac{1}{2}$, des $\frac{3}{4}$ ou des $\frac{9}{10}$ suivant que le tonnage manutentionné représentait la $\frac{1}{2}$, le $\frac{1}{4}$ ou le $\frac{1}{10}$ de la jauge nette du navire. Autrement dit, on proportionnait les droits aux quantités embarquées. Les Armateurs français protestèrent contre cette loi qui avait pour résultat de leur créer une concurrence redoutable. Le Comité Central des Armateurs de France essaya de faire cesser l'application de ce régime néfaste à notre armement. En effet, non seulement les armateurs étrangers se trouvaient n'avoir à verser que des droits proportionnés aux chargements que leurs bâtiments prenaient, mais encore les navires français, dont la base de chargement était en France, étaient

de ce fait beaucoup plus taxés. Nos armateurs étant traités de la même façon que leurs concurrents étrangers devaient forcément acquitter plus de droits qu'eux, puisqu'ils embarquaient en France plus de marchandises qu'eux, ces derniers ne faisant qu'y compléter le chargement de leurs navires.

Les nouvelles règles de jaugeage de la flotte française adoptées en 1904 ont eu encore pour effet de surcharger de droits notre Marine marchande. Elles augmentèrent son tonnage net de 13 %. Or, comme les droits de navigation et autres taxes sont perçues d'après celui-ci, les armateurs se sont vus contraints d'opérer des versements plus forts qu'auparavant.

On attribuait aussi l'infériorité de notre Marine marchande au prix plus élevé qu'à l'étranger des navires construits en France. Cela tenait en grande partie à l'insuffisance de notre industrie métallurgique, qui, outre qu'elle était peu développée, était en général localisée dans des endroits éloignés de nos chantiers maritimes. De plus comme les commandes de navires faites à ces derniers étaient moins importantes que celles adressées aux chantiers anglais et allemands, il en résultait chez nous un moins grand nombre de chantiers de construction.

L'Armement français se trouvait également entravé par une mauvaise application du régime de l'Inscription Maritime. Les textes législatifs concernant la Marine marchande ne sont pas suivis et appliqués rigoureusement à l'égard des marins. Ils sont au contraire, mis en vigueur vis à vis des armateurs.

Il faut remonter assez loin dans le temps pour retrouver l'origine de l'Inscription Maritime. Jusqu'à Colbert existait le régime de la presse, qui permettait, après avoir fermé les ports, de recruter de force les marins qui s'y trouvaient. Mais, l'organisation véritable de l'Inscription Maritime ne commence qu'avec l'ordonnance de 1668, révisée en 1673, puis en 1689. A partir de cette époque, les marins qui demeuraient dans les villes ou communautés maritimes étaient inscrits sur les rôles de la Marine. Cette réglementation a subi un certain nombre de remaniements. Enfin, la loi du 24 Décembre 1896, a donné à l'Inscription Maritime, sa forme définitive. Désormais, sont soumis à ce régime « les Français ou naturalisés français qui exercent effectivement et à titre professionnel la navigation, c'est-à-dire qui remplissent les fonctions relatives à la marche, à la conduite et à l'entretien des bâtiments navigant sur mer et à l'embouchure des fleuves ».

La discipline à bord des navires a été réglée par un décret loi du 24 Mars 1852, modifié en 1898 et en 1902. Théoriquement le régime pénal a donc été très nettement établi, mais des considérations poli-

tiques sont entrées en ligne de compte. C'est ainsi, qu'en 1903, cette réglementation fut l'objet de si vives critiques devant le Parlement, que depuis cette époque, on a peur de la mettre en application. Des études ont été faites par une commission ministérielle et un statut fut élaboré en 1909 contre lequel le Comité Central des Armateurs de France, dut protester, à cause des mesures illusoires qui étaient prises. Un projet de loi transactionnel fut alors déposé par le Gouvernement, dans la séance de la Chambre du 6 Mai 1913, mais il n'a jamais été voté. Par suite de ce défaut d'interprétation des textes législatifs, certains incidents graves se sont produits dans plusieurs de nos grands ports de commerce au moment du départ de nos navires. Des défections collectives se sont manifestées, ainsi que des refus d'obéissance en cours de voyage, et, malgré toutes ces marques d'indiscipline, on n'a pas sévi contre leurs auteurs, qui, cependant, ne contribuaient qu'à favoriser les Marines marchandes étrangères au grand détriment de la nôtre. Des passagers, même français, préféraient naviguer sur des bâtiments étrangers, plutôt que de s'embarquer sur des navires français, à bord desquels ils craignaient d'être exposés aux grèves qui retardaient la rapidité de leurs voyages.

L'Armement français était de plus, soumis à des charges nombreuses qui n'avaient pas comme contre-partie des avantages équivalents.

En vertu de l'acte de navigation du 2 Septembre 1793, le Capitaine, les Officiers et les 3/4 de l'équipage doivent être français. Il en résulte qu'un navire, au cours d'un voyage, peut être contraint de stationner pendant plusieurs jours dans un port étranger, au cas où les prescriptions ne peuvent pas être observées par suite de décès ou de débarquement, pour une cause quelconque, d'un membre de l'état-major ou de l'équipage, car il faut alors qu'une entente intervienne entre le Consul et l'Armateur. Cependant, grâce à notre empire colonial, il nous aurait été facile de recruter du personnel indigène. Peu de législations ont de semblables exigences, on ne les trouve par exemple qu'en Espagne et en Italie.

Le travail à bord a été l'objet de réglementations nombreuses, qui ont abouti à accroître les dépenses de l'armement. Il a fallu au moins 275 décrets, arrêtés, instructions et dépêches ministérielles pour tenter de régler cette question si importante. Les exigences scolaires se sont faites de plus en plus grandes. Les enfants doivent fréquenter les écoles jusqu'à l'âge de 12 ans lorsqu'ils ont passé avec succès leur certificat d'études et jusqu'à 13 ans lorsqu'ils ne l'obtiennent pas. Il est évident que ces mesures ont été prises dans le but très louable de développer l'instruction. Il n'en

reste pas moins que l'embarquement des mousses s'est trouvé sensiblement ralenti ; ils naviguaient pour la plupart avant l'âge. De plus les lois et règlements édictés afin de protéger les enfants contre les accidents et la durée excessive du travail ont été tellement sévères que les armateurs ne peuvent plus engager de mousses.

Le personnel à bord était surabondant ; il était en général plus nombreux que celui qui se trouvait sur les navires étrangers. En France, le service des machines sur les bâtiments qui font le long cours ou le cabotage était assuré par trois bordées. A l'étranger, il n'en était ainsi que pour le long cours. Nos armateurs étaient obligés d'embarquer des soutiers, alors que les étrangers en prenaient très peu ou point.

En vertu de l'article 262 du Code de Commerce, l'armateur doit payer au marin tombé malade à son service les frais médicaux et son salaire jusqu'à son rétablissement, en limitant toutefois cette indemnité à une durée de quatre mois. Or, cela fait double emploi avec l'institution de la Caisse de Prévoyance, alimentée par des prélèvements faits sur les fonds des armateurs.

Une loi du 21 Avril 1898 institue une Caisse de Prévoyance contre les risques des marins français. Les fonds sont fournis par les marins et les armateurs. Ces derniers ont vu leur participation accrue par une loi du 29 Décembre 1905.

La loi du 14 Juillet 1908 a fait application du principe des retraites ouvrières avant que le Parlement n'y eut soumis les industries terrestres et les armateurs versent de l'argent à la Caisse des Invalides et constituent des retraites non seulement aux services de l'Armement, mais encore à la masse des Inscrits Maritimes de la petite pêche.

Depuis le décret du 2 Septembre 1891, l'armateur français doit rapatrier les marins débarqués hors de France.

Enfin, on peut encore citer une loi du 17 Avril 1907 mise en application en 1909 qui a frappé considérablement notre Marine marchande. Cette loi est compliquée et fut insuffisamment étudiée. Elle décide que tout bâtiment de plus de 25 tonneaux ne peut naviguer sans être muni d'un permis de navigation qui n'est délivré par l'Administration de l'Inscription maritime que sous des conditions très lourdes pour l'Armement. La remise de ce permis nécessite de nombreuses visites de navires. Il en résulte des versements de taxes qui sont très sensibles. Cette nouvelle législation impose un minimum de personnel. Des règlements de sécurité et d'hygiène obligent aussi les Compagnies à augmenter le cubage d'air des locaux des passagers et des membres de l'équipage, ceci donc au détriment de la capacité de transport des bâtiments. Le travail ne peut excéder

un nombre d'heures déterminées. Toute heure de service supplémentaire est payée. Enfin, le repos hebdomadaire est obligatoire, sauf le cas de force majeure. Une sentence arbitrale du président Ditle, du 3 Juillet 1909, qui a lié les armateurs marseillais à ce compromis d'arbitrage, force ces derniers à payer les jours de repos de leur personnel du pont. De plus, il faut prendre des suppléants pour ^{à 10}remplacer ceux qui sont au repos.

La plupart de ces charges qui étaient imposées à l'armement français avaient évidemment pour but de réglementer le travail à bord des navires, de forcer les armateurs à prendre un plus grand souci de l'hygiène dans les installations des locaux réservés sur les bâtiments aux hommes de l'équipage et de protéger le personnel navigant contre les accidents. Mais si la législation française était si rigoureuse vis à vis de ses armateurs, en revanche, les armements étrangers n'étaient pas toujours astreints à des obligations de même nature en vertu des lois de leur propre pays. Il en résultait que notre Marine marchande se trouvait désavantagée auprès des flottes de commerce étrangères.

D'autre part, il n'était pas exigé des navires étrangers qui touchaient aux ports français qu'ils remplissent les mêmes conditions sanitaires que les bâtiments français.

Le Gouvernement français qui était si ferme à l'égard de ses armateurs ne faisait aucune représentation diplomatique auprès des gouvernements étrangers.

Il est cependant des pays qui n'ont pas craint d'établir une réglementation rigoureuse s'appliquant aux navires étrangers, au sujet des conditions d'hygiène, auxquels ils devaient répondre pour être autorisés à transporter des émigrants nationaux. Tel est le cas de l'Italie, qui a ainsi gêné considérablement par ce procédé notre Marine marchande.

La conséquence directe d'une aussi mauvaise politique maritime fut qu'en général la situation financière de nos compagnies était loin d'être aussi bonne que celle des compagnies étrangères. Par suite des faibles dividendes que nos sociétés pouvaient donner, elles ne trouvaient pas auprès des banques tous les crédits qui leur auraient été nécessaires pour une exploitation intensive du commerce maritime français. La différence à cet égard était très grande avec le concours financier que les banques étrangères donnaient à leurs armateurs nationaux.

On peut enfin accuser un certain nombre de nos armateurs de n'avoir pas contribué à développer, comme il aurait convenu, notre flotte de commerce. Il est en France de grandes compagnies de navigation qui ont eu trop les défauts des administrations publiques ;

c'est-à-dire qu'elles ont eu l'esprit trop bureaucratique et par suite dépourvu de pratique commerciale. Elles oubliaient trop souvent qu'elles travaillaient avec des commerçants et des industriels et qu'il leur fallait alors étudier toutes les considérations ou réclamations qui leur étaient présentées par leurs clients, tâcher de rendre leurs tarifs plus élastiques et donner ainsi à notre pays toutes les facilités possibles d'importation et d'exportation. Ces défauts se rencontraient particulièrement chez les Compagnies subventionnées. D'autres Compagnies, au contraire, bien que ne touchant pas de subvention, satisfaisaient leur clientèle en évitant cette tournure administrative qui est le vice des monopoles d'Etat.

Il faut encore dire que l'organisation actuelle de nos ports n'a pas favorisé notre flotte de commerce. Nous étudierons cette question à cause de son ampleur dans le chapitre III.

CHAPITRE II

L'ARMEMENT MARITIME ET LES SECOURS FINANCIERS DE L'ÉTAT

Jusqu'en 1866, le régime protectionniste à l'égard de notre Marine marchande était la règle. La Convention avait voté, le 21 Septembre 1793, un acte de navigation, qui interdisait la francisation des navires construits à l'étranger. Les marchandises étrangères ne pouvaient être importées en France et dans ses colonies que sous pavillon français.

En 1816, disparut l'interdiction de l'emploi du pavillon étranger. Mais, on établit le régime de la surtaxe de pavillon. Dès droits spéciaux de navigation frappèrent le navire étranger en sus du droit frappant la marchandise, les transports entre la France et ses colonies, restaient réservés exclusivement au pavillon national. Les Etats-Unis répondirent aux surtaxes de pavillon en doublant le droit de tonnage perçu sur nos navires. Nous traitâmes avec eux. L'Angleterre bénéficia également de faveurs analogues.

Mais, peu à peu, le régime de la surtaxe de pavillon alla en s'adoucisant, si bien qu'en 1860, l'égalité du pavillon était devenue la règle générale pour la navigation directe. Les surtaxes n'étaient plus imposées qu'au tiers pavillon.

Elles disparurent complètement, ainsi que nous l'avons vu, avec la loi du 19 Mars 1866. On essaya bien de les rétablir en 1872, mais les états étrangers prirent des mesures de rétorsion contre notre flotte de commerce, on dut par suite renoncer à leur nouvelle application.

A partir de cette époque, notre Marine marchande périclita dans des proportions très sensibles, par suite de la concurrence étrangère.

Le Gouvernement français craignant, s'il réintroduisait un régime de protection directe, de nous voir exposés à des représailles de la part des autres puissances, ayant pour conséquence d'entraver notre commerce extérieur, prit le parti d'allouer aux constructeurs de navires et aux armateurs des avances pécuniaires sous forme de primes, de compensations d'armement ou de subventions. Cette protection indirecte, qui consiste à favoriser une branche de notre industrie et de notre commerce non pas en établissant des barrières douanières, mais en l'aidant par des avances de sommes d'argent, est un moyen efficace pour son redressement qui n'a pas pour effet de susciter de la part de l'étranger des mesures de rétorsion. Encore faut-il, pour qu'elle donne réellement de bons résultats, que l'Etat n'exige pas en retour des obligations qui détruisent les secours accordés.

M. Dupuy de Lome fit le 15 Juillet 1874 un rapport qui servit de base à la législation sur les primes.

La première loi qui établit ce régime fut la loi du 29 Janvier 1881. Elle avait pour but de protéger à la fois le constructeur et l'armateur et comportait, à cet effet, deux sortes de primes : des primes à la construction et des primes à la navigation.

Tout navire construit en France et portant le pavillon français valait à son constructeur une prime de 60 francs par tonneau de jauge brute, si le navire était en fer ou en acier, de 20 francs s'il était en bois et de plus de 200 tonneaux, de 40 francs s'il était mixte. En ce qui concernait les machines, une prime de 12 francs par 100 kilogs était accordée au constructeur. On avait ainsi essayé de maintenir en activité nos chantiers de construction, qui sans cela auraient disparu devant les chantiers anglais, ceux-ci construisant à plus bas prix et plus rapidement :

On établit, de plus, des primes à la navigation. Tout navire de construction française recevait 1 fr. 50 par tonneau de jauge brut et par 1000 milles parcourus. Si ce bâtiment était de construction étrangère, il ne percevait que 0 fr. 75. Mais cette prime à la navigation n'était concédée que pour dix ans à dater de cette loi et seulement pour les navires effectuant la navigation au long cours, ce qui fit que, s'il y eut un élan dès le début vers l'accroissement de notre flotte, il fut tout à fait arrêté au fur et à mesure qu'on s'approchait du terme de la loi.

Les résultats de cette législation ne furent pas ceux qu'on avait espérés. La prime de 0 fr. 75, accordée aux navires de construction étrangère, donna lieu à un achat excessif de vieux navires étrangers et la flotte de commerce française s'accrut ainsi de tout le rebut des marines marchandes étrangères.

Le 30 Janvier 1893 parut une nouvelle loi dans laquelle on essaya de tenir compte des erreurs commises dans la première. On éleva de 60 à 65 francs la prime à la construction des navires en fer et en acier, de 20 à 40 francs celle des navires en bois de plus de 150 tonneaux de jauge, de 12 à 15 francs celle des machines.

Quant à la prime à la navigation, on distingua entre voiliers et vapeurs. Dans le but de favoriser les premiers, qui, disait-on, étaient une excellente école pour la formation des marins, on fit passer la prime à 1 fr. 70, tandis que celle des vapeurs était de 1 fr. 10. On retira la prime de 0 fr. 75 accordée aux navires de construction étrangère. Les navires faisant le cabotage international recevaient les $\frac{2}{3}$ des primes. Enfin, cette loi concédait des primes pour 10 ans, non plus à partir de sa promulgation, mais à partir de la date de la francisation de chaque navire touché.

Le résultat fut qu'elle favorisa surtout la construction des voiliers. Or, comme un navire à vapeur a, par suite de sa vitesse, une faculté de transport beaucoup plus grande, il advint que ce nouveau régime fut néfaste à notre Marine marchande. De plus, le fait d'avoir supprimé la prime de 0 fr. 75 pour les bâtiments construits à l'étranger eut bien pour conséquence d'y empêcher l'achat d'unités, mais, comme nous ne disposions pas de chantiers en assez grand nombre ou assez importants, notre flotte à vapeur augmenta dans de faibles proportions. C'est qu'on avait beaucoup trop tenu compte des intérêts des constructeurs au détriment des armateurs. Les premiers, du fait de la prime de 0 fr. 75 pour les navires de construction étrangère, avaient été concurrencés par les constructeurs étrangers auxquels les armateurs français avaient acheté, sous l'empire de l'ancienne loi, un certain nombre de navires.

Les armateurs réclamèrent fortement contre cette loi de 1893. Une commission spéciale fut constituée en vue d'étudier les mesures à prendre pour élever la puissance de notre Marine marchande. On aboutit ainsi à la loi du 7 Avril 1902.

En vue de remédier aux inconvénients qui résultaient de la suppression de toute prime à la navigation pour les navires de construction étrangère, on la rétablit, mais elle ne portait plus le nom de prime à la navigation. Elle prit la dénomination de compensation d'armement. Elle fut accordée aux vapeurs de construction étrangère en fer ou en acier, armés sous pavillon français, pour le long cours ou le cabotage international, jaugeant plus de 100 tonneaux bruts et appartenant à des armateurs français. Cette compensation était fixée par tonneau de jauge brute et par jour d'armement administratif, sans que ce nombre pût dépasser 300 jours par an.

Elle était de :

- 0 fr. 05 par chaque tonneau jusqu'à 2000 tx.
- 0 fr. 04 par chaque tonneau de 2000 à 3000 tx.
- 0 fr. 03 par chaque tonneau de 3000 à 4000 tx.
- 0 fr. 02 par chaque tonneau au-dessus de 4000 tx.

Les navires de plus de 7.000 tonneaux n'avaient droit qu'à la compensation des navires de 7.000 tonneaux.

Les bâtiments de construction française touchaient également cette compensation d'armement, mais il existait en outre, pour ceux jaugeant plus de 100 tonneaux bruts et qui naviguaient sous pavillon français, des primes à la navigation, qui n'étaient pas toujours les mêmes pour les voiliers et les vapeurs. On avait, en effet, surtout voulu favoriser la construction de ces derniers en essayant de corriger la loi de 1873.

Les primes accordées aux voiliers et aux vapeurs étaient toujours calculées proportionnellement à la jauge brute et au nombre de 1.000 milles parcourus. Elles subissaient une décroissance annuelle, par rapport au taux initial de la prime, qui pour les vapeurs, était de :

- 0 fr. 04 pour la première période de 4 ans.
- 0 fr. 08 pour la deuxième période de 4 ans.
- 0 fr. 16 pour la troisième période de 4 ans.

et pour les voiliers de :

- 0 fr. 02 pour la première période de 4 ans.
- 0 fr. 04 pour la deuxième période de 4 ans.
- 0 fr. 08 pour la troisième période de 4 ans.

La prime de base donnée aux voiliers était toujours de 1 fr. 70, mais ne s'appliquait qu'à ceux de moins de 600 tonneaux. Au-dessus de 600 tonneaux, elle était diminuée de 0 fr. 10 par 100 tonneaux. En outre, la prime, pour les voiliers d'un tonnage supérieur à 1.000 tonneaux, ne devait toujours être perçue que comme si le navire n'avait que 1.000 tonneaux.

Pour les vapeurs, le taux de la prime était augmenté, il était de 1 fr. 70 au lieu de 1 fr. 10. De plus, il n'était diminué que de 0 fr. 01 par 100 tonneaux et seulement au-delà de 3.000 tonneaux. Les vapeurs de plus de 7.000 tonneaux ne recevaient que la prime à laquelle avaient droit les navires de 7.000 tonneaux.

Il n'y avait rien de changé dans cette loi en ce qui concernait la prime à la construction.

Les résultats de ce nouveau régime ne furent pas heureux, car l'Etat, en vue de limiter ses charges, n'ouvrit qu'un crédit de 150 millions. Il s'en suivit que les armateurs se hâtèrent de commander des unités et les chantiers de construction de mettre sur cale pour bénéficier des avantages de la loi. Comme le crédit ouvert était insuffisant, il fut rapidement épuisé et pour 273.000 tonnes seulement, dès la fin de 1902, si bien qu'il devint alors nécessaire de refaire une nouvelle loi de protection de notre Marine marchande, sous peine de voir le tonnage de la flotte française baisser à nouveau et d'avoir en 1914 des navires ayant en général plus de 12 ans d'âge.

Après un examen très étudié de la question, on aboutit à la loi du 19 Avril 1906, qui devait avoir une durée d'application de 22 ans.

On donnait aux constructeurs français une prime à la construction leur permettant de livrer aux armateurs des navires à des taux équivalents à ceux de l'étranger. A cet effet, il était alloué pour les vapeurs en fer, 145 francs par tonneau de jauge brute et 27 fr. 50 par 100 kilogs de machine.

95 francs par tonneau de jauge brute pour les voiliers en fer.

40 francs par tonneau de jauge brute pour les voiliers en bois de plus de 150 tonnes.

30 francs par tonneau de jauge brute pour les voiliers en bois de moins de 150 tonnes.

Certaines de ces primes, afin de dégrever l'Etat, allaient en diminuant pendant 10 ans. Cette dégression annuelle était de 4 fr. 50 pour les vapeurs, 0 fr. 75 pour les machines et de 3 francs pour les voiliers en fer.

En ce qui concerne l'armement, il n'y avait plus de prime à la navigation, mais une compensation d'armement. Peu importait, désormais, que l'on fut en présence d'un navire de construction française ou étrangère. On cherchait à dédommager l'armateur des charges administratives qui l'accablaient.

Pour les vapeurs, cette compensation était par jour d'armement de :

0 fr. 04 pour chaque tonneau, jusqu'à 3000 tx.

0 fr. 03 pour chaque tonneau, en sus entre 3000 et 6000 tx.

0 fr. 02 pour chaque tonneau, à partir de 6000 tx.

Pour les voiliers, elle était par jour d'armement de :

0 fr. 03 pour chaque tonneau jusqu'à 500 tx.

0 fr. 02 par tonneau en sus entre 501 et 1000 tx.

0 fr. 01 par tonneau à partir de 1001 tx.

Il n'y avait plus désormais de limite de 300 jours par an d'armement administratif.

Cette loi constituait aussi une prime à la vitesse. En effet, pour avoir droit à la prime, un vapeur devait avoir une vitesse supérieure à 10 nœuds, parcourir un minimum de milles par jour et transporter, depuis son départ d'un port français jusqu'à son retour dans un port français, une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins le tiers de sa jauge nette et ce, au moins sur le tiers du parcours total effectué. Il y avait augmentation ou diminution de la prime selon la vitesse du navire.

Tout navire n'avait droit à la compensation que pendant 12 ans. S'il était de construction étrangère, la compensation ne lui était accordée que s'il était francisé avant d'avoir deux ans d'âge.

Dans l'ensemble, on peut dire que la loi de 1906 a donné de meilleurs résultats que les lois antérieures. Elle a permis à notre Marine marchande de tenir un rang respectable parmi les principales flottes de commerce du monde, malgré toutes les charges qui pesaient sur elle. Sans doute, l'effort financier de l'Etat n'a-t-il pas été assez important, mais on craignait de grever lourdement le budget.

Il existait, avant 1914, une autre forme de protection de l'Etat. Celui-ci subventionnait certaines compagnies pour les services postaux et coloniaux qu'elles avaient à assurer. On disait même très souvent que nos deux principales compagnies de navigation ne pouvaient continuer leur exploitation que par les subventions que leur fournissait l'Etat.

Dans la réalité, les subventions n'étaient une source de profit que sur les lignes qui n'avaient que peu de fonctionnaires de l'Etat à transporter, car, en échange des ressources que les compagnies recevaient, elles étaient tenues à de dures obligations.

En effet, elles devaient transporter gratuitement l'agent des postes, le courrier postal ainsi que les valises diplomatiques, l'Etat ne payait que des frais de nourriture réduits pour l'agent des postes. L'Etat bénéficiait aussi d'un traitement spécial pour le transport de ses fonctionnaires et de certains membres de leur famille. Leurs bagages jouissaient également de tarifs inférieurs. Pour l'acheminement de ses marchandises l'Etat était de même très favorisé.

Les navires des lignes subventionnées devaient être construits moyennant certaines conditions spéciales de vitesse, d'aménagement et de confort, de façon à pouvoir en temps de guerre servir de croiseurs auxiliaires.

Enfin et c'est encore là un point dangereux, les subventions permettaient à l'Etat de s'immiscer beaucoup trop dans le contrôle des compagnies, qui perdaient ainsi leur indépendance, s'imprégnaient

peu à peu de l'esprit administratif et abandonnaient leur esprit commercial qu'elles auraient dû conserver.

Done, avant 1914, il fallait que l'Etat protégeât indirectement notre flotte de commerce. La France n'était pas d'ailleurs parmi les principales puissances maritimes la seule à suivre cette voie.

L'Angleterre est généralement considérée comme ne protégeant pas sa marine marchande, ce qui est vrai jusqu'à un certain point. Cependant, si le Royaume Uni n'a pas jugé nécessaire de prendre pour sa flotte des mesures équivalentes aux nôtres, il ne faut pas oublier que celle-ci a vécu et même ne s'est développée dans une proportion aussi grande que grâce à une politique de protection beaucoup plus accentuée que la nôtre. C'est, en effet, l'acte de navigation de Cromwell de 1651 qui a fait de l'Angleterre la première puissance maritime du monde. A partir de cette époque la navigation au cabotage fut réservée au pavillon national, ainsi que les transports entre les colonies et la métropole. Certains produits coloniaux ne pouvaient pas être transportés ailleurs que dans un port anglais et les colonies ne devaient recevoir des marchandises européennes que de la métropole. Quant au commerce avec les nations étrangères, l'Angleterre admettait que les produits d'un autre pays lui fussent exportés par des navires de cet Etat, mais elle ne souffrait pas le transport sous tiers pavillon ; c'est-à-dire, sous un pavillon autre que celui du pays d'origine. Elle empêchait ainsi les nations étrangères d'accaparer son commerce avec l'étranger.

Cet acte de navigation protégeait, non seulement l'armement, mais la construction. Pour jouir du privilège de la nationalité britannique, tout bâtiment devait être construit en Angleterre, être commandé par un capitaine anglais et avoir un équipage composé pour les 3/4 de marins d'origine anglaise.

L'Angleterre put donc ainsi se créer une flotte commerciale très puissante et dépassant de beaucoup, quant au nombre des unités et quant au tonnage, les autres Marines marchandes.

Elle renonça à cette politique de protection dans la première moitié du XIX^e siècle, elle adopta un régime complet de liberté et néanmoins, elle favorisa, par des encouragements pécuniaires, le développement de sa flotte. Elle subventionna des lignes postales et même fit des avances à quelques compagnies pour la construction de nouveaux paquebots à grande vitesse. Enfin, il faut ajouter que ses bâtiments jouissent d'une protection indirecte. Il existe en Angleterre des droits de phare et de port qui sont plus élevés pour les navires étrangers que pour les siens.

En Allemagne, il existait également une protection importante de la Marine marchande. L'Etat a procuré à ses principales compa-

gnies de grosses sommes pour le lancement des paquebots de gros tonnage, en même temps qu'il les subventionnait et que sur les chemins de fer, il consentait des tarifs spéciaux, en vue de favoriser son commerce d'exportation.

En Italie, était appliquée de même une politique de protection commerciale analogue à la nôtre.

En résumé, la plupart des pays aidaient leur Marine marchande par des secours financiers. Cependant on peut dire que l'Angleterre et les Etats scandinaves étaient ceux qui la protégeaient le moins.

CHAPITRE III

NOS PORTS ET LEURS MOYENS DE COMMUNICATION AVEC L'INTÉRIEUR EN 1914

Jusqu'à 1914, il faut dire qu'une mauvaise politique a également été suivie à l'égard de nos ports et des voies de communication qui les mettent en rapport avec l'arrière pays, ce qui, donc, n'était pas non plus pour favoriser le développement de notre commerce maritime et par suite de notre Marine marchande.

Ce n'est pas que nous manquions de ports. D'une manière générale, notre pays a toutes les facilités voulues pour en avoir ; ses côtes sont, en effet, propices à leur établissement. Nous avons des ports naturels, situés soit à l'embouchure de fleuves comme Rouen, Le Havre, Bordeaux, soit dans des points de la côte bien abrités comme Brest. Nous en avons également d'artificiels, c'est-à-dire construits dans des régions où un débouché maritime était indispensable au développement économique du pays. On peut encore les classer en ports marchands, de pêche ou militaires.

Ce qui, au contraire, frappe l'attention lorsqu'on examine sur une carte nos côtes de France, c'est d'en constater le grand nombre. Nous avons eu le tort d'éparpiller nos efforts financiers pour l'installation de nombreux petits ports, au lieu de les concentrer pour le perfectionnement de quelques-uns seulement. Nous en avons bien qui sont importants, pour l'établissement desquels de gros sacrifices ont été consentis, mais ils ne peuvent pas être comparés aux plus gros ports étrangers qui disposent en général d'un plus grand nombre de bassins, de cales sèches, de hangars, de voies de dégagement. L'outillage de ces derniers ports est également plus perfectionné et les marchés qui s'y tiennent sont souvent plus importants.

Il y a actuellement en France 205 ports de commerce dont : 50 dans la Méditerranée, 98 sur l'Océan, et 57 sur les côtes de la

Manche et de la mer du Nord. A l'étranger, au contraire, on constate une plus grande concentration dans le commerce maritime. Dans la plupart des Etats et en particulier en Allemagne, en Hollande, en Belgique, un ou deux ports absorbent à eux seuls la plus grande partie des transactions maritimes. Tel est le cas de Hambourg, de Brême, de Rotterdam, d'Anvers qui sont admirablement agencés.

Le résultat de l'éparpillement de nos fonds entre un grand nombre de ports a été qu'aucun d'entre eux n'a reçu les sommes suffisantes correspondant à ses besoins et que nous n'en possédons pas un seul en France dont l'importance soit égale à celles des plus grands ports du monde et cependant notre pays jouit d'une situation très favorable à la création des premiers marchés mondiaux.

Tout d'abord, d'une manière générale, nos ports manquent de profondeur. C'est ainsi qu'au Havre, par exemple, beaucoup de grands paquebots européens éprouvent de sérieuses difficultés pour y pénétrer. Des barres dangereuses existent aussi dans certains d'entre eux à Saint-Nazaire et à l'entrée de la Gironde en particulier où d'importants travaux seraient nécessaires pour en éviter les inconvénients.

Nos ports n'ont pas assez de quais où les navires de gros tonnage puissent venir décharger directement leur cargaison, sans qu'on soit obligé d'en faire le transbordement sur des chalands, ce qui nécessite des frais de manutention. Des plans d'agrandissement ont bien été élaborés qui ne restent, hélas, qu'à l'état de projets.

Ils disposent en outre, d'un outillage tout à fait insuffisant. En 1914, il n'y avait dans les 40 principaux ports français que 1240 grues à moteur, qui en général n'avaient qu'une faible puissance. Les grues flottantes étaient en trop petit nombre ainsi que les appareils élévatoires pour le déchargement des céréales.

On n'avait pas construit sur les quais assez de hangars, pour pouvoir y emmagasiner de gros stocks de marchandises. Ils auraient dû être dotés de beaucoup plus de tapis roulants. Des voies de chemins de fer auraient dû également y être installées en plus grand nombre.

Nos ports n'étaient pas non plus pourvus des cales sèches qu'il leur aurait fallu avoir. Celles-ci étaient d'abord trop petites. C'est ainsi, qu'un de nos paquebots *La France*, devait aller à Malte pour passer au bassin de radoub, parce que nous n'avions pas en Méditerranée de cales susceptibles de le recevoir. Une des dernières unités de la Compagnie Générale Transatlantique le *Paris*, devra lorsqu'il y aura nécessité de le faire entrer en cale sèche, se rendre à

Southampton, parce que nous n'en avons pas en France d'assez grande.

De plus, même dans les ports où nous avions des cales sèches, elles étaient trop peu nombreuses. Le Havre, par exemple, n'en possède encore à l'heure présente que quatre dont deux seulement sont capables de recevoir des navires de quelque importance. Il en résulte que les bâtiments subissaient un retard parce qu'ils étaient obligés d'attendre leur tour avant de pouvoir rentrer en cale sèche. Par contre, il y avait des formes disponibles qui n'étaient que très rarement utilisées, dans nos ports militaires, tels que Cherbourg, Lorient et Brest.

Outre l'éparpillement des fonds entre un grand nombre de ports, il est un autre reproche qui peut être adressé à nos Gouvernants. Le Parlement a souvent mis beaucoup trop de temps à voter les crédits que nécessitent les programmes des travaux à effectuer. On peut citer comme exemple ce qui s'est passé à propos du Havre : une enquête fut menée en vue d'agrandir ce port en 1882 et ce n'est que treize ans après, c'est-à-dire le 19 Mars 1895, qu'une loi fut enfin votée par les Chambres et encore, elle a plus favorisé les travaux d'accès du port que ceux concernant les bassins intérieurs, ce qui a eu pour conséquence de permettre aux bâtiments étrangers d'entrer plus facilement au Havre.

A Marseille, le plan du bassin du Cap Pinède a été établi en 1889. Les travaux n'ont été commencés qu'en 1895 et l'achèvement ne fut complet qu'en 1906, c'est-à-dire dix-sept ans après l'élaboration du projet primitif.

Du fait du grand laps de temps qui existe entre l'établissement des projets et leur exécution, il résulte que, bien souvent lors de leur achèvement, ils ne correspondent plus aux besoins pour lesquels ils avaient été faits, ou bien ils sont beaucoup trop insuffisants et de nouveaux travaux deviennent alors indispensables.

Il faut encore attribuer notre infériorité dans le développement de nos ports à la mauvaise organisation du régime auquel ils sont soumis. En France, les ports font partie du domaine public. Il en résulte qu'en principe l'Etat seul les crée, les outille, les exploite. On est donc en présence d'une centralisation absolue. Il les entretient et les administre à l'exclusion des Chambres de Commerce ou des municipalités, sauf certaines concessions qu'il leur accorde. Ce système offre de gros inconvénients, dont le principal est la lenteur dans l'élaboration de plans de perfectionnement à apporter ainsi que dans l'exécution des travaux.

M. Taconet, membre de la Chambre de Commerce du Havre, dans un rapport qu'il a publié en 1905, sous le titre de : *Le Havre*,

port autonome, a montré que l'administration d'un port était aux mains de sept autorités, qui elles-mêmes ressortissaient à cinq ministères :

1^o Le Ministère de la Marine, pour toutes les questions relatives à la police des gens de mer et des navires, ainsi qu'au pilotage.

2^o Le Ministère des Travaux Publics, pour les travaux neufs et l'entretien, pour les mouvements et la police générale dans les bassins, pour l'outillage du port et l'éclairage.

3^o Le Ministère de l'Intérieur, pour le service sanitaire et la police des quais.

4^o Le Ministère des Finances, pour tout ce qui concerne les tarifs douaniers et les perceptions de taxe.

5^o Le Ministère du Commerce, pour toutes les questions où les Chambres de Commerce interviennent.

Un tel enchevêtrement de régimes administratifs ne peut pas contribuer à donner toute l'élasticité et la rapidité voulue dans la prise d'une décision.

Pour remédier à cet état de choses on chercha à établir une véritable autonomie des ports.

Antérieurement au rapport présenté par M. Taconet, la question de l'autonomie des ports avait déjà été agitée. M. Peytral, sénateur, dans un rapport sur le projet de loi relatif au régime des ports maritimes de commerce, adopté par la Chambre des Députés le 29 Mars 1910 a déclaré : « La préoccupation de doter nos ports d'une organisation administrative mieux adaptée aux exigences modernes du commerce maritime date déjà de plusieurs années ; si nos souvenirs sont exacts, nous l'avons entendu porter à la tribune de la Chambre des Députés, pour la première fois, par M. Raynal, alors Ministre des Travaux Publics ; depuis lors, elle a surgi à bien des reprises sous forme de propositions de loi de MM. Félix Faure, Siegfried et Le Cour Grandmaison... »

A la suite du rapport de M. Taconet, M. Louis Brindeau, député, fit adopter le 11 Décembre 1906, par la Chambre des Députés, lors de la discussion du budget de 1907, un projet de résolution sur la réforme du régime administratif des ports maritimes.

M. L. Janet, député, dans son rapport sur le budget des travaux publics de l'exercice 1907, exposa très nettement la réforme qu'il convenait d'établir, mais, avant de formuler une proposition définitive, il jugeait préférable d'étudier les résultats obtenus par le *Consortio* de Gênes. M. Bourgougnon, ingénieur des Ponts et Chaussées, fut envoyé en mission dans ce port et fit une étude complète du régime qui y était appliqué.

Le 7 Mai 1907, M. Brindeau déposa une proposition de loi qui fut

renvoyée à la Commission du Commerce et de l'Industrie de la Chambre.

En 1909, le Gouvernement à la suite du Congrès des ports de commerce qui se tint à La Rochelle fit un avant-projet, qui fut soumis aux Chambres de Commerce des ports maritimes et au Comité Central des Armateurs. Diverses observations furent formulées, particulièrement en vue de simplifier les formalités administratives, d'arriver à une plus grande rapidité dans l'exécution des travaux, de laisser une part prépondérante aux délégués de l'armement et des industries maritimes dans le Conseil chargé de l'administration de chaque port et enfin de maintenir entre les mains de l'industrie libre les services des ports qu'elle exploitait à ce moment et notamment les services de remorquage. Certaines Chambres de Commerce s'opposèrent même à l'établissement de l'autonomie proposé, elles firent ressortir l'amointrissement de leur rôle.

Le Gouvernement déposa un projet de loi le 19 Octobre 1909 qui fut renvoyé à la Commission du Commerce et de l'Industrie. Un contre-projet fut déposé par M. Farjon, député, et président de la Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer, le 23 Novembre 1909, sous forme d'amendement, mais il fut repoussé, et le projet modifié, par la Commission du Commerce et de l'Industrie fut voté à la Chambre le 29 Mars 1910. Le projet de loi fut alors transmis au Sénat qui le renvoya à l'examen de la Commission de l'outillage national. M. Peytral fut nommé rapporteur. Une nouvelle consultation des Chambres de Commerce fut faite sur la demande de la Commission en vue de faire connaître si elles jugeaient nécessaires de retoucher le projet de loi. Sur 26 réponses 18 se prononçaient pour le vote immédiat de la loi, 2 se référaient à des délibérations antérieures, 5 étaient défavorables ; c'étaient les Chambres de Calais, de Boulogne-sur-Mer, de Dieppe, de Granville et de Rouen.

Le 10 Novembre 1911, le Sénat adopta le texte de la Chambre dans son intégralité, mais le soumit à une deuxième délibération. Différents amendements furent alors proposés, mais ils furent repoussés et la loi fut votée définitivement, sans aucune modification, le 21 Décembre 1911. Elle est devenue la loi du 5 Janvier 1912 (1).

En vertu de cette loi, l'administration d'un port maritime peut être confiée à un conseil qui prend le nom de Conseil d'administration du port. Le nouveau régime est institué dans chaque port par un décret rendu en Conseil d'Etat après enquête sur la propo-

(1) Voir le *Journal Officiel* du 10 Janvier 1912.

sition du Ministre des Travaux Publics, des Ministres du Commerce et de l'Industrie et du Ministre des Finances.

Dans les villes où siège une Chambre de Commerce, le Conseil d'Administration est composé de 15 membres, la présidence revient au Président de cette Chambre. Celui-ci est assisté :

1^o De 5 membres désignés par la Chambre de Commerce dont 3 appartenant à la Chambre et 2 choisis dans la Chambre ou hors de la Chambre parmi les armateurs, constructeurs de navires, courtiers maritimes, consignataires, entrepreneurs de manutention, capitaines au long cours.

2^o D'un membre désigné par le Conseil général du département pris parmi ses membres.

3^o D'un membre désigné par le Conseil municipal pris parmi ses membres.

4^o De 5 membres nommés par décret par les Ministères des travaux publics, du Commerce et des Finances.

5^o D'un membre nommé par décret appartenant à l'une des entreprises de transport terrestres ou fluviaux desservant le port.

6^o D'un ouvrier du port.

Le Conseil d'Administration est placé pour toutes ses opérations sous le contrôle du Ministre des Travaux Publics. Il statue définitivement sur les objets ci-après :

1^o Entretien du port et de ses accès.

2^o Travaux d'amélioration du port et de ses accès, n'entraînant aucune modification essentielle dans les ouvrages existants et effectués sans le concours financier de l'Etat.

3^o Installation et administration de l'outillage du port.

4^o Questions relatives à la surveillance de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées, des quais et éventuellement établissement et exploitation des dites voies sous réserves du contrôle exercé par l'Etat.

5^o Etablissement du service d'éclairage, de distribution d'eau, de force et de lumière.

6^o Organisation des secours contre l'incendie, des services de sauvetage, participation aux services de sécurité, de la propreté, de la police et de la surveillance des quais et dépendances du port.

7^o Modification et affectation des péages locaux temporaires dans les limites des maxima de taux et de durée fixées par la loi ou le décret d'institution de ces péages.

8^o Passation de baux de moins de 18 ans, réalisation d'emprunts régulièrement autorisés.

Les délibérations du Conseil qui viennent d'être indiquées sont

transmises dans les cinq jours au Préfet qui peut y faire ou non opposition. Elles sont exécutoires dans les huit jours suivants.

En cas d'opposition, le Préfet en réfère au ministre compétent qui statue dans le délai d'un mois à partir de cette opposition. Passé ce délai, la délibération, devient exécutoire.

L'agent d'exécution des décisions du Conseil est l'Ingénieur en Chef du port dans les limites de sa compétence. Mais, dans le cas de travaux entraînant des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages du port ou de ses accès, de travaux d'amélioration ou d'extension des ouvrages existants, mais effectués avec le concours financier de l'Etat, de passation de baux de plus de 18 ans, d'acquisition, d'aliénation ou d'échange d'immeubles, d'emprunts, d'organisation et de fonctionnement des services de pilotage du port, les délibérations du Conseil d'Administration ne sont exécutoires que lorsqu'elles sont sanctionnées par l'autorité supérieure.

Le Conseil doit obligatoirement donner son avis sur l'organisation et le fonctionnement des services des phares et balises, des sémaphores, des douanes, de la police sanitaire, sur les règlements de police du port et de ses accès, mesures de police municipale applicables dans les limites de la circonscription, sur l'établissement et l'entretien des voies de communication du port et sur l'établissement ou la modification des tarifs des chemins de fer ou voies navigables du port.

Le Conseil d'Administration est autorisé à inscrire au titre des ressources ordinaires à charge de pourvoir aux dépenses d'entretien et de réparation du port et de ses accès :

1^o Les droits de quai et les centimes additionnels régulièrement autorisés.

2^o Les produits de l'exploitation de l'outillage public, directement administré ou affermé par le Conseil et éventuellement de l'exploitation des voies ferrées des quais.

3^o Les produits des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services qu'il organise ou subventionne en vue d'assurer le sauvetage des navires et de leur cargaison, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port.

4^o Les produits des taxes de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée.

5^o Les produits du domaine public.

Il dispose, comme ressources extraordinaires, des subsides de l'Etat, du Département, des Communes, des établissements publics et particuliers, des produits des péages locaux établis par applica-

tion des lois sur la Marine marchande, des produits des emprunts autorisés ainsi que des dons et legs.

Chaque année, le Conseil établit un budget ordinaire et un budget extraordinaire, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses. Les dépenses du budget ordinaire comprennent les dépenses annuelles et permanentes. Les dépenses d'entretien et de réparation sont obligatoires. Elles peuvent être effectuées, s'il y a lieu, par le Ministre des Travaux Publics et inscrites au budget. Toutes les autres dépenses ressortissent au budget extraordinaire. Le compte général des recettes et dépenses et le budget extraordinaire sont soumis chaque année à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre du Commerce.

Il était indiqué dans la loi de 1912 que des règlements d'administration publique en détermineraient l'application. Ce n'est que le 10 Mars 1916 qu'a été promulgué un décret portant règlement d'administration publique pour l'application de cette loi.

En outre, pour remédier aux entraves que le régime protectionniste apporte au commerce extérieur, on avait essayé d'établir des correctifs laissant une certaine liberté dans l'importation des marchandises étrangères. Mais, là encore, nous n'avons pas été assez hardis et nous n'avons pas suivi suffisamment les exemples qui nous étaient donnés par certains gouvernements étrangers dont le protectionnisme est cependant la règle, mais qui laissaient pénétrer dans leurs ports les produits étrangers, soit en franchise, soit en donnant aux importateurs des facilités beaucoup plus grandes que nous.

Nous avons, en effet, institué, le régime de l'entrepôt et l'admission temporaire.

L'entrepôt est un local où les marchandises qui sont exposées à un droit d'entrée peuvent être déposées sans avoir à acquitter ce droit. On les considère comme si elles étaient placées hors de France. Mais, elles ne peuvent être introduites en France que moyennant le versement des taxes auxquelles elles sont normalement assujetties. On distingue les entrepôts réels où les locaux sont gardés par la douane et sont fermés, les entrepôts spéciaux qui ne sont que des entrepôts réels, mais pour les marchandises nécessitant un poste spécial, tels que les frigorifiques, ou dont la présence dans ces derniers constituerait un danger pour les autres produits, les entrepôts fictifs qui sont dans des magasins de commerçants sur lesquels la douane n'exerce de surveillance que pour le recensement des marchandises. Quoiqu'il en soit, dans ces différentes catégories d'entrepôts, les manipulations y étaient interdites et cependant cette opération est intéressante. De plus, les délais accordés pour le séjour des marchandises y étaient trop courts.

Les produits entrant en admission temporaire sont ceux qui pénètrent en France pour y être travaillés et réexportés. Ils étaient assujettis à diverses prescriptions et déclarations sanctionnées par des pénalités qui compliquaient également dans une grande proportion ce régime.

Il y avait bien eu une enquête auprès des Chambres de Commerce pour l'amélioration du régime des entrepôts. Elle avait été terminée en 1912, mais la question n'avait pas été solutionnée au Parlement. De même, différentes propositions avaient été présentées en vue de créer des ports francs ou des zones franches, où les produits auraient pu pénétrer et être réexportés sans être taxés, mais elles étaient restées sans résultat.

Enfin, le port marchand est la gare des navires, où ceux-ci viennent prendre et déposer des marchandises. Aussi faut-il que celui-ci soit relié avec l'arrière-pays par des moyens de communication soit naturels, soit artificiels. Nos principaux ports n'étaient pas dotés, en 1914, de tout ce qui leur était nécessaire à cet égard. Une politique d'intérêt général et beaucoup moins soucieuse d'intérêts particuliers aurait dû être suivie.

Deux moyens sont employés pour mettre en relation les ports avec l'intérieur d'un pays : la voie de terre et la voie d'eau, qui ont chacune leur rôle spécial. La voie de terre sert surtout au transport des voyageurs, des marchandises légères, peu encombrantes et peu nombreuses et dont la livraison doit être rapide. La voie d'eau est utilisée pour l'acheminement des produits lourds, volumineux et dont on n'a pas immédiatement besoin. Une différence très sensible existe dans le coût de transport qui est beaucoup plus élevé pour les expéditions par terre que par eau.

Le transport par terre se fait surtout par chemin de fer. Malgré les progrès incontestables faits dans l'industrie automobile, il est impossible jusqu'ici d'utiliser ce moyen pour la livraison des marchandises à grande distance. C'est donc à la création de voies ferrées multiples que nous aurions dû tendre tous nos efforts. Chaque port aurait dû être mis en relation non seulement par une simple, mais par une double ligne avec les régions industrielles dont ils sont le débouché naturel. Au lieu de cela, nous voyons Le Havre, par exemple, qui n'est relié avec le bassin parisien que par une seule ligne, tout au moins jusqu'à Rouen. On parle bien depuis plus de vingt ans d'en établir une seconde sur la rive gauche de la Seine. Des plans complets ont été dressés pour la construction de cette ligne qui nécessiterait la percée d'un tunnel sous la Seine. Mais, elle n'est toujours qu'à l'état de projet. Elle aurait cependant pour résultat de dégager la ligne actuelle qui est si encombrée par le nombre

considérable de trains qui y circulent et qui est si souvent embouteillée vers Rouen.

Aucun de nos ports de l'Océan n'est relié directement avec Lyon et n'est ainsi susceptible d'attirer à lui une partie du trafic suisse qui serait pourtant une grosse source de profits pour notre Marine marchande.

Marseille n'est en communication avec la vallée du Rhône que par une seule ligne de chemin de fer qui est bien souvent encombrée. Il en résulte que Gênes en profite et a considérablement accru son commerce maritime par le drainage des exportations et importations suisses.

Nous verrions également le trafic de nos ports augmenter, si nous utilisions mieux nos fleuves et rivières et si notre réseau de canaux était bien entretenu et augmenté. Le Havre et Rouen, par exemple, doivent une grande partie de leur importance à leur situation sur la Seine, qui est très navigable et qui est sillonnée par de nombreux trains de bateaux.

Mais combien avons nous d'autres ports qui ne disposent dans leurs relations avec l'intérieur, d'aucun canal. Et cependant, il est incontestable que les expéditions par eau sont bien meilleur marché. De plus, nos compagnies de chemins de fer n'en pâtiraient pas puisque chaque moyen de transport correspond à des besoins différents.

Nous avons en France des régions industrielles qui ne sont pas reliées avec nos grands ports ou qui sont insuffisamment mises en communication avec eux. Le Nord-Est de la France où le développement industriel est si intense et ne peut aller qu'en augmentant n'a pas de canal pour le mettre en relations avec un port français. Est-ce que cependant Dunkerque ne devrait pas être pour cette région le port naturel d'exportation ? De nombreux projets ont été faits en vue d'unir à ce port notre bassin de Briey et de Longwy, mais aucune réalisation pratique ne s'en est suivie. On aurait pourtant évité que les industriels lorrains ne fussent obligés d'expédier leurs produits par Anvers où, de ce fait, ils sont embarqués sur des navires étrangers.

Le canal de Marseille au Rhône devrait être terminé depuis longtemps ainsi que l'aménagement de l'étang de Berre. Si d'autre part certaines parties du cours du Rhône étaient canalisées, les régions industrielles du centre de la France, Lyon et par suite la Suisse, auraient en Marseille leur port d'exportation et d'importation.

Donc, en 1914, la politique qui était suivie pour nos ports et pour leurs moyens de communication avec l'intérieur du pays, non seulement, n'était pas faite pour favoriser notre commerce extérieur, mais encore ne pouvait que nuire au développement de notre Marine marchande.

TROISIÈME PARTIE

La Situation Economique de l'Armement Maritime en France de 1914 à 1918

Ainsi, en 1914, la France subissait une véritable crise de la Marine marchande. A partir de la déclaration de guerre, le gouvernement français fut obligé de faire un large appel à notre flotte commerciale. Ses besoins devinrent de plus en plus pressants au fur et à mesure que les hostilités se prolongeaient. C'est alors qu'on s'aperçut du tort considérable qu'on avait eu en négligeant les questions maritimes ou en ne s'intéressant pas assez au développement de notre Marine marchande. La guerre sous-marine eut encore pour effet de diminuer sa capacité déjà trop faible de transport, d'autant plus qu'on ne compensait pas nos pertes par une construction intensive de navires de remplacement. Le gouvernement, ayant besoin de la presque totalité des bâtiments, prit un certain nombre de mesures qui aboutirent à enlever aux armateurs la libre disposition de leurs unités.

Dans cette troisième partie, nous étudierons la situation de l'armement français pendant la guerre.

Dans un chapitre I^{er}, nous l'examinerons jusqu'à la réquisition générale de la flotte.

Le chapitre II sera consacré à l'armement sous le régime de la réquisition.

Enfin, le chapitre III sera un résumé de la politique suivie pour nos ports et pour leurs relations par chemins de fer et par eau avec l'intérieur de la France.

CHAPITRE I

L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE JUSQU'À LA RÉQUISITION GÉNÉRALE DE LA FLOTTE (15 Février 1918)

Notre Marine marchande commença à jouer un rôle très important dès l'ouverture des hostilités.

La plupart des paquebots des lignes subventionnées, qui sont des navires construits dans des conditions spéciales et dont l'utilisation en temps de guerre était prévue, furent armés en croiseurs auxiliaires, ou affectés aux transports de troupes, ou transformés en bateaux hôpitaux. C'est ainsi que, dans les premiers jours d'août 1914, les troupes du XIX^e Corps, cantonnées en Algérie, furent amenées en France avec une très grande rapidité, que des troupes indigènes furent transportées de nos colonies chez nous. Le reste de la flotte fut, ou réquisitionné, ou laissé à la libre disposition des armateurs.

Dans les premiers mois de la guerre, grâce à nos stocks de marchandises, il fut assez facile de pourvoir à nos besoins avec notre Marine marchande, avec la flotte anglaise et avec des navires neutres affrétés. Mais la guerre sous-marine s'intensifia, en même temps que les exigences du ravitaillement. Il nous fallut de plus transporter des troupes à Salonique. Alors, le tonnage mis à notre disposition devint tout à fait insuffisant.

La conséquence s'en fit sentir dans une hausse de plus en plus accentuée des taux de fret. Le fait est indéniable.

Le transport des cafés du Brésil en France, par exemple, qui

s'effectuait en 1914 au taux d'environ 50 à 55 francs, les 900 kilogs, fut porté successivement :

vers le milieu de 1915 à environ	125/130	fr.
puis..... 1916	»	215/220 fr.
et enfin..... 1917	»	400 fr.

Celui des balles de laine de la Plata qui était en :

	1914 d'environ	10 fr.	50 le m3.
passa vers le milieu de 1915 à environ	100 fr.	» »	le m3.
puis..... 1916	»	145 fr.	» » le m3.
et enfin 1917	»	220 fr.	» » le m3.

Le taux de fret du riz d'Indo-Chine qui était d'environ 30 fr. la tonne en 1916 fut même porté en 1917 à 1.000 francs la tonne.

On a dès lors accusé les armateurs de réaliser des bénéfices hors de proportion avec les charges qu'ils avaient à supporter, et cependant, ils n'étaient pas responsables de cette augmentation qui était, en grande partie, la résultante de la loi de l'offre et de la demande. L'offre de tonnage n'étant pas en proportion avec la demande, cette dernière en subissait forcément le contre coup. Dans le commerce, c'est un fait constant que plus un produit demandé se fait rare, plus il a tendance à augmenter de valeur, car, si cette marchandise est indispensable, on cherchera à se la procurer quel qu'en soit le prix.

C'est surtout sur les places étrangères, que les taux de fret à destination de France subirent une hausse très forte, parce que ceux-ci n'y sont pas perçus d'après un tarif fixe. Il existe dans ces villes un marché de fret où les cours varient selon les offres et les demandes. Comme les produits à embarquer pour notre pays y étaient nombreux et hors de proportion avec les espaces disponibles à bord de nos navires, les chargeurs offraient de payer pour leurs transports des taux supérieurs à ceux qui étaient généralement en cours. Ils surenchérisaient les uns sur les autres. Si le taux normal était, par exemple, de 10, afin d'avoir la certitude d'expédier leurs marchandises, ils offraient 15. D'autres mêmes allaient jusqu'à consentir à verser 20. C'étaient donc les chargeurs eux-mêmes et non pas les armateurs qui étaient causes de la hausse des prix de transports.

En France, les taux de fret ont également augmenté, mais dans une proportion beaucoup moindre. Chez nous, ils sont perçus, non pas d'après des cours établis en Bourse, mais d'après des tarifs qui sont généralement faits en conformité avec les tarifs anglais. Les

taux de base n'ont pas considérablement varié, mais ils ont été majorés d'une surtaxe de guerre qui est passé de 25 à 50, puis à 100 %.

D'ailleurs, quoi qu'il en soit, il était tout naturel qu'une augmentation dans les prix de transports par mer se fit sentir.

Par suite de la diminution du tonnage résultant des torpillages et de l'impossibilité de remplacer les unités coulées, le prix des navires a été sans cesse en s'accroissant. Il devint donc nécessaire de faire rapporter au capital navire, un intérêt plus grand qui ne pouvait se manifester que par une augmentation des taux de fret. Il était, en effet, compréhensible que le même navire, dont la valeur passait de 3 millions en 1914 à 15 millions en 1918, rapportât plus d'intérêt à cette dernière date qu'à la première.

De plus, dès le début des hostilités, il fallut assurer les navires contre les risques de guerre. Du fait des torpillages, les armateurs ne purent évidemment pas s'y soustraire, à moins d'être exposés à perdre une grosse partie de leur capital.

Les assurances constituèrent donc une première charge pour les armateurs. A ce moment, les dangers de la guerre maritime étaient localisés sur certains points et les pertes de navires peu fréquentes. Mais ces dernières devinrent plus nombreuses, du fait de l'intensification de la guerre sous-marine. Il s'en suivit, d'une part, que le taux des primes d'assurances augmenta très sensiblement ; il doubla et même tripla, par comparaison avec ce qu'il était dès le début, pour la navigation dans certaines zones. D'autre part, il résulta du nombre toujours croissant des torpillages et du non remplacement des unités perdues que les navires atteignent des prix 5, 6 et même 7 fois supérieurs à ceux d'avant-guerre et que, par suite, la somme à assurer devenant plus grande, le montant des sommes à verser fut plus élevé également.

Le prix des charbons a subi aussi une hausse très forte, en raison de la rareté et de la cherté de la main d'œuvre ainsi que des impossibilités de transport, résultant du manque de bateaux charbonniers.

Au Havre, par exemple, les charbons qui valaient en 1914 de 26 à 27 francs la tonne étaient vendus :

en Juillet 1915 de 48 à 50 fr. la tonne.

en Juillet 1916 de 60 à 65 fr. la tonne.

en Juillet 1917 de 127 à 130 fr. la tonne.

Dans les différents ports d'escales étrangers où nos navires étaient obligés de charbonner, l'augmentation fut également très

sensible ainsi qu'on peut s'en rendre compte par les chiffres suivants :

PRIX DES CHARBONS ANGLAIS					
A	1914	1915	1916	1917	1918
	JUILLET	JUILLET	JUILLET	JUILLET	JUILLET
Buenos-Ayres	47 /6	64 /6	107 /6	170 /	200 /
Rio	42 /6	67 /	107 /6	170 /	200 /
Dakar.....		52 /6	106 /	130 /	167 /

Le prix des approvisionnements, en général, a été sans cesse en grossissant. La conséquence s'en est fait immédiatement sentir dans l'armement, particulièrement en ce qui concerne les transports de passagers et les équipages.

Par suite de la rareté de la main d'œuvre et surtout de la cherté de la vie, les armateurs durent également élever les salaires à la fois de leur personnel navigant et de leur personnel sédentaire.

Il faut dire encore que beaucoup de navires partirent de France sur lest. En effet, les marchandises d'exportation se sont faites de plus en plus rares, à l'inverse de ce qui se passait à l'importation.

Notre agriculture ne suffisait pas à nos besoins. L'industrie se spécialisa dans les fournitures de ce qui était nécessaire à l'armée. Il en résulta donc que la France eut son commerce d'exportation considérablement réduit.

Enfin, le régime de la réquisition de la loi du 3 Juillet 1877 sous lequel les armateurs avaient certains de leurs navires placés était désastreux pour eux.

En effet, de graves difficultés surgirent à propos de l'application de cette dernière loi ainsi que du décret du 2 Août 1877 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi sur les réquisitions militaires. Les armateurs et l'Etat furent en désaccord au sujet du règlement des indemnités afférentes aux réquisitions de navires.

D'après l'article 73 du décret du 2 Août 1877 modifié par les décrets du 8 Mai 1910, 31 Juillet 1914 et 30 Août 1914 :

« Lorsque la réquisition porte sur les objets indiqués à l'article 65 du présent article, le règlement et la liquidation se font de la façon

suivante sans préjudice des conventions conclues entre l'Etat et le propriétaire: »

« L'indemnité est fixée en tenant compte, soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet, s'il y a lieu ».

Il y eut controverse tout d'abord à propos de la détermination de la privation de jouissance.

D'une manière générale la réquisition d'un navire de commerce est temporaire. L'Etat n'enlève pas à l'armateur la propriété de son navire, il ne lui supprime que la jouissance de ce dernier. L'armateur a donc droit à une indemnité pour cette privation de jouissance. Mais, de plus, il peut perdre son navire ou même celui-ci peut subir une dépréciation. Alors, de nouveaux éléments d'indemnité entrent en jeu, mais ils viennent s'ajouter à la privation de jouissance.

Par l'expression « privation de jouissance » le Comité Central a toujours soutenu qu'il entendait la privation du revenu qu'aurait procuré le navire à l'armateur pendant la période de réquisition, sans toutefois tenir compte du travail, des soins, de l'habileté commerciale qu'il aurait pu y appliquer en vue d'un bénéfice.

Autrement dit, l'Etat doit à l'armateur non pas le *lucrum cessans*, c'est-à-dire le bénéfice éventuel et incertain que celui-ci aurait réalisé, mais le *damnum emergens*, c'est-à-dire le dommage positif que l'armateur a éprouvé du fait de l'Etat qui lui a enlevé la jouissance de son navire, comme s'il le lui avait affrété. De cette façon, la loi reconnaît à la réquisition temporaire d'un navire le caractère d'un affrètement obligatoire, en vertu duquel l'armateur touche le revenu de son bâtiment sans toutefois en réaliser le bénéfice.

Le Comité Central demanda au Ministère de la Marine d'appliquer en France les conditions et les tarifs de location des navires réquisitionnés en Angleterre. Les armateurs faisaient ainsi preuve d'un esprit de sacrifice, car l'exploitation d'un navire en France est plus dispendieuse qu'en Angleterre. Le Ministère de la Marine n'accepta cependant pas ces propositions. Il établit un système d'évaluation de privation de jouissance basée sur la valeur initiale du navire, les amortissements pratiqués et l'intérêt du capital non amorti.

Le Comité suggéra alors au Ministère de la Marine de demander au Conseil d'Etat son avis sur l'expression « privation de jouissance » le Ministre s'y refusa.

Il ne restait plus qu'à s'adresser aux tribunaux, mais d'une part c'était créer un procès pour chaque cas de réquisition et d'autre

part le Ministère de la Marine pouvait retarder indéfiniment l'ouverture des instances en ne notifiant pas aux armateurs ses offres de règlement.

Le Comité recommanda alors à ses adhérents, le 11 Juin 1915, d'adopter pour leurs demandes d'indemnité des taux inspirés du *Livre Bleu* Anglais qui était le résultat d'un accord intervenu en Octobre 1914 entre les armateurs britanniques et l'Amirauté anglaise.

En Novembre 1915, l'amiral Lacaze, qui fut nommé Ministre de la Marine, demanda au Conseil d'Etat ce qu'il fallait entendre par « privation de jouissance ».

Celui-ci formula son avis le 11 Janvier 1916 et justifia les demandes des Armateurs en faisant toutefois cette réserve que s'il était rationnel, en temps de paix, de calculer l'indemnité de réquisition des navires d'après le cours des frets, il n'en était pas de même en temps de guerre, alors que « les prix des frets ont été faussés par le fait même des opérations de guerre et par l'exercice du droit de réquisition ». Cette réserve, en réalité, est critiquable, car les cours ne sont pas faussés par des circonstances générales indépendantes de la volonté des particuliers, ils sont simplement influencés très fortement par des circonstances tantôt dans un sens, tantôt dans un autre et d'une façon parfois différente selon les régions.

De plus, le 17 Décembre 1915, avait été instituée une Commission qui, sous la présidence du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande devait étudier la question des réquisitions maritimes. Elle s'attacha tout d'abord au règlement des indemnités de réquisition concernant les navires pour lesquels aucun compte n'avait été présenté. De cette manière, on pouvait aboutir à un accord, non seulement pour les navires réquisitionnés, mais encore pour ceux qui le seraient dans l'avenir.

Les représentants des armateurs furent chargés de formuler leurs revendications. Le Comité Central des Armateurs présenta deux notes, l'une relative aux navires de commerce, l'autre concernant les navires de pêche. Elles étaient conçues d'après les tarifs anglais du *Livre Bleu*.

Mais, de nouvelles difficultés surgirent ; le Sous-Secrétaire d'Etat aux Transports Maritimes, trouva préférable de surseoir à tout règlement tant que des décisions judiciaires n'auraient pas été rendues.

C'était donc reculer à nouveau la question du règlement des indemnités que l'on attendait depuis le début de la guerre et de plus, on pouvait se demander pourquoi l'administration avait demandé l'avis du Conseil d'Etat, puisqu'elle n'en tenait aucun

compte, en vue de solutionner le différend qui existait entre elle et les armateurs.

En Décembre 1916, le Ministère de la Marine passa avec quelques armateurs, pour des navires nouvellement réquisitionnés, des contrats dans lesquels on précisait comment ces navires seraient gérés. Il offrait, comme prix, les taux du barème anglais du *Livre Bleu* déduits de 12,5 %.

On en arriva, par la suite, à établir des projets de convention, non seulement pour les navires nouvellement réquisitionnés, mais encore pour ceux qui étaient déjà placés sous ce régime. Mais, dans ce dernier cas, les conventions n'avaient pas d'effet rétroactif, elles comptaient à partir du jour de la signature.

Le Ministère de la Marine en venait donc à donner en partie satisfaction aux armateurs. Toutefois, ceux-ci faisaient une notable concession à l'Etat en acceptant d'être moins payés que leurs concurrents britanniques.

En Avril 1917, de nouvelles démarches furent faites en vue d'arriver au règlement des indemnités afférentes à 1916. Les armateurs demandèrent encore pour cette année là l'application des taux du *Livre Bleu* anglais diminués de 12,5 %. On envisagea également le règlement des indemnités pour les années antérieures.

Et ainsi intervint entre le Ministre de la Marine et le Comité Central des Armateurs de France un arrangement amiable, concernant les indemnités dues aux navires de commerce pour la période de réquisition écoulée et non couverte par une convention de réquisition affrètement.

Dans cet arrangement, on prévoit trois conventions qui sont applicables selon les cas : les indemnités sont prévues pour la location du navire nu ; si des dépenses sont effectuées par l'armateur, elles lui sont remboursées moyennant justification.

Le Comité Central, en concluant cet arrangement, ne l'a pas imposé aux armateurs, qui restent libres de l'appliquer ou non et qui peuvent, s'ils le désirent, essayer de se faire régler les indemnités qui leur sont dues par la voie contentieuse en poursuivant la procédure de la loi de 1877. Mais, en 1917, les frais d'exploitation des navires devinrent de plus en plus élevés, particulièrement en ce qui concerne les salaires, les réparations et les primes d'assurances contre les risques de mer. Il en résulta que la plupart des armateurs durent dénoncer les conventions de réquisition affrètement qu'ils avaient passées pour leurs navires.

Le Comité Central des Armateurs de France entra alors en pourparlers, en Novembre 1917, avec la Commission Centrale des Marchés du Ministère de la Marine afin d'essayer d'obtenir un relève-

ment des taux d'indemnité de privation de jouissance. Il fit valoir qu'en Angleterre, outre les indemnités prévues au *Livre Bleu*, les armateurs étaient remboursés des augmentations de salaires et de certains frais de réparations et que, de plus, les taux des indemnités allaient être relevés, ce qui d'ailleurs arriva en Mai 1918. Par suite de cette éventualité d'un relèvement des taux anglais, le Comité Central des Armateurs de France réclama un arrangement qui put être révisé à bref délai.

La Commission des Marchés accepta de relever les indemnités aux taux du *Livre Bleu*, elle consentit en outre à couvrir par voie forfaitaire les armateurs des augmentations de salaires survenues depuis le début de la guerre. Mais, elle décida que la durée de l'acte additionnel qui devait consacrer le relèvement des indemnités serait au minimum d'un an, ce qui mit un terme aux pourparlers engagés avec elle par le Comité Central.

Elle prévint alors le Comité qu'elle s'entendrait directement avec les quelques armateurs (une douzaine environ) qui se trouvaient encore soumis à la réquisition affrètement.

Afin d'obtenir leur adhésion, elle dut céder sur la durée de l'engagement à laquelle elle subordonnait les améliorations de ce régime. Cette durée fut en effet réduite à 3 mois. Les armateurs bénéficièrent alors d'une augmentation de $1/6$ des indemnités de 1917.

Si, dans l'ensemble, on est arrivé, non sans difficultés à une solution à l'effet de fixer les taux d'indemnité de privation de jouissance, il en a été différemment en ce qui concerne le règlement des indemnités de perte, c'est-à-dire de celles qui sont dues aux armateurs en cas de perte de leurs navires.

D'après l'article 7, § 5 du décret du 2 Août 1877, modifié par le décret du 31 Juillet 1914, l'indemnité due à l'armateur dont le navire réquisitionné est conservé par l'administration ou périt à son service, doit être fixée en tenant compte de la « valeur intégrale » du bâtiment.

Mais, le Ministère de la Marine, malgré les nombreuses réclamations du Comité Central des Armateurs de France, resta plus de trois ans sans envisager le règlement de ces indemnités. Il se basait sur ce fait, qu'aucun délai n'est fixé pour opérer ce règlement.

Dès 1914, le Comité Central avait recommandé aux armateurs de prendre comme base de demande d'indemnité, la valeur réelle du navire *au jour de sa perte*, c'est-à-dire le prix auquel le navire aurait pu être vendu ce jour là. Il se fondait sur cette théorie juridique que le navire réquisitionné ne sort du patrimoine de l'armateur que le jour de la perte ou le jour de la réquisition en propriété.

En Octobre 1917, M. Chaumet, alors Ministre de la Marine, de-

manda au Conseil d'Etat de déterminer dans un avis ce que signifiait l'expression « valeur intégrale ». Il s'agissait de savoir à quel moment il fallait apprécier la valeur des navires perdus en cours de réquisition en vue du dédommagement et quels étaient les éléments dont on devait tenir compte pour fixer l'indemnité. Cette question était d'autant plus importante que le prix des navires avait considérablement augmenté depuis le début des hostilités. Un bâtiment valait facilement 5, 6 et même 7 fois plus cher qu'avant la guerre.

Le Conseil d'Etat, dans un avis du 6 Novembre 1917, émit une doctrine opposée à celle du Comité Central. Il déclara en effet : « que la prise de possession des objets réquisitionnés donne lieu au paiement d'une indemnité représentative de leur valeur, que cette valeur doit être appréciée *à la date de réquisition* et que s'il convient de comprendre, pour la déterminer, tous les éléments d'appréciation nécessaires pour fixer le préjudice causé au propriétaire par la réquisition, on ne saurait tenir compte à ce dernier du gain que des circonstances exceptionnelles, résultant de l'état de guerre, avaient pu lui permettre de réaliser ». Afin d'expliquer sans doute, que, postérieurement à la réquisition, l'armateur est indemnisé de la privation de jouissance d'un navire qui ne lui appartiendrait plus, l'avis spécifiait que cette réquisition est grevée d'une condition résolutoire consistant dans la restitution éventuelle de l'objet réquisitionné.

En ce qui concernait le montant de l'indemnité, le Conseil d'Etat donnait satisfaction aux armateurs. Il déclarait que l'indemnité « doit être fixée en tenant compte équitablement de tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur de l'objet, valeur dont, au surplus, l'exacte appréciation doit être faite par voie d'expertise ».

L'avis ajoutait que l'indemnité comportait « l'attribution des intérêts de la somme due, au taux légal, à dater du jour de la réquisition ».

Le Comité Central protesta contre cet avis du Conseil d'Etat et adressa, le 22 Décembre 1917 une lettre au Ministre de la Marine. Il soutint tout d'abord, ainsi qu'il l'avait déjà fait, que la réquisition n'avait aucun caractère définitif jusqu'au moment de la perte. Puis il exposa, par un exemple, que la doctrine du Conseil d'Etat créerait une inégalité choquante entre les armateurs. « Supposez deux armateurs respectivement propriétaires, au début de la guerre, de deux navires d'une valeur d'un million de francs. Un de ces navires est réquisitionné au mois d'Août 1914 et, victime de la guerre sous-marine, est coulé dans les derniers mois de 1917, à une époque où sa valeur a quadruplé. L'armateur de ce navire serait indemnisé,

d'après les termes de l'avis du Conseil d'Etat, sur la base d'un million. Le second armateur a échappé à la réquisition jusqu'à la fin de l'année 1917. Il a pu se livrer librement jusqu'à cette date à l'exercice de son industrie. Son navire à peine réquisitionné est torpillé. L'indemnité qui lui sera offerte, selon la même doctrine, serait de 4 millions égale à la valeur du navire à l'époque de la réquisition ». Enfin, le Comité Central déclarait qu'en ne remboursant, en cas de perte, aux armateurs que la valeur du navire au moment de la réquisition, on risquait de compromettre l'avenir de la Marine marchande, car l'armateur ne peut pas acquérir de navire de remplacement dont le prix représente plusieurs fois le montant de l'indemnité de réquisition. D'autre part, la contribution sur les bénéfices de guerre et le régime de la taxation des frets mettaient les armateurs dans l'impossibilité de constituer des réserves.

M. Leygues, Ministre de la Marine, répondit au Comité, le 3 Janvier 1918, qu'il était lié par l'avis du Conseil d'Etat provoqué par son prédécesseur et qu'il l'observerait « tout au moins jusqu'au jour où des jugements rendus, par des tribunaux de l'ordre judiciaire, compétents en la matière, ressortiraient une jurisprudence basée sur des considérations différentes ».

Le Comité Central conseilla alors à ses adhérents de déférer aux tribunaux la proposition de règlement d'indemnité qui leur serait faite sur les bases de cet avis. On ferait rendre ainsi un certain nombre de décisions qui seraient susceptibles d'influer sur la doctrine du Ministère de la Marine.

En réalité, ce Département a fait peu d'offres de règlement et, de plus, il a donné dans la pratique à l'avis du Conseil d'Etat une interprétation encore plus défavorable aux intérêts des armateurs. Les propositions qu'il a faites sont bien basées sur la valeur du navire au jour de la réquisition, mais elles écartent de cette valeur l'augmentation du prix résultant des circonstances, ce qui équivaut à ne tenir compte que de la valeur d'avant-guerre.

Le Comité Central a alors conseillé aux armateurs de porter la question du règlement des indemnités de perte qui leur était dû devant les Tribunaux. Un certain nombre de décisions ont été rendues dont quelques unes sont favorables à l'armement (1).

(1) Jusqu'ici les décisions de justice suivantes ont été rendues :

13 Mai 1918, Cour d'Appel de Rouen : Borde contre intendant militaire de la 3^e région (navire *Le Voltigeur*).

11 Janvier 1918, Tribunal Civil de Toulon : Martin contre Etat Français (navire *Madeleine*).

31 Décembre 1918, Tribunal Civil de Cherbourg : Gilbert et Cie contre Ministre de la Marine (navire *Général Archinard*).

Au cours des mois de Janvier et Février 1918 certains navires réquisitionnés par le Ministère de la Marine ont été affrétés par le Gouvernement sous le régime de la charte partie qui fut élaborée au Sous-Secrétariat des Transports Maritimes et de la Marine marchande par une commission composée d'armateurs et de fonctionnaires. On détermine, outre les frais de location du navire, sa valeur, c'est-à-dire la somme qui devra être versée en cas de sinistre à l'armateur.

Malgré toutes les raisons qui justifiaient une augmentation des taux de fret, il n'en resta pas moins évident que l'armement a réalisé jusqu'à la réquisition générale des bénéfices importants. C'est ainsi qu'en 1916, par exemple, dix des principales compagnies françaises de navigation ont ensemble distribué comme dividende 12.009.500 francs :

La Cie Générale Transatlantique donna en 1916 12 % contre 6 % en 1915.

La Cie Havraise Péninsulaire donna en 1916 14 % contre 10 % en 1915.

La Cie des Chargeurs Réunis donna en 1916 15 % contre 7 % en 1915.

Cette dernière Compagnie en 1917, a donné 20 %.

D'ailleurs, à l'étranger, les dividendes distribués par les principales compagnies ont été également importants, souvent même beaucoup plus que chez nous :

La Royal Mail a donné 6 % en 1915 et 7 % en 1916 et 1917.

La Lamport et Holt a distribué 8 % en 1914 et 10 % en 1915, 1916 et 1917.

En Danemark, certaines compagnies ont en 1917, donné 35, 50, 55, 65 et même 75 % de dividendes.

De même, en Norvège :

4 Compagnies ont distribué 25 %.

2 Compagnies ont distribué 30 %.

1 Compagnie a distribué 45 %.

4 Compagnies ont distribué 50 %.

1 Compagnie a distribué 70 %.

Suite de la Note 1, page 73.

31 Janvier 1919, Tribunal Civil du Havre : Compagnie des Chargeurs Réunis contre Ministre de la Marine (navire *Amiral Hamelin*).

3 Février 1919, Tribunal Civil de Bordeaux : Galerne contre Ministre de la Marine (navire *Edelweis*).

24 Février 1919, Cour d'Appel d'Aix : Etat Français contre Martin (navire *Madeleine*).

28 Février 1919, Tribunal Civil de Saint-Malo : Boscher contre Ministre de la Marine (navire *Jacques-Cartier*).

D'une manière générale, ces décisions sont plutôt favorables à l'armement sauf le jugement rendu par le Tribunal de Cherbourg ainsi que celui du Tribunal Civil de Saint-Malo qui est imprécis et douteux.

Le versement de dividendes élevés qui était la conséquence d'une exploitation rémunératrice eut pour résultat d'éveiller la susceptibilité de l'Etat.

On eut grand tort, à ce moment, de jalouser les gains réalisés par nos Armateurs. En 1914, notre Marine marchande était dans une situation précaire. Son développement n'était pas comparable à celui des marines étrangères. Les circonstances voulaient que l'armement réalisât des bénéfices. C'était donc pour notre pays une belle occasion de reconstituer sa flotte de commerce, sans qu'il fût besoin pour l'Etat de faire des avances de fonds surchargeant son budget. D'ailleurs l'armement était astreint à la loi sur les bénéfices de guerre, il devait verser ainsi 80 % de ses bénéfices au fisc.

La véritable politique aurait donc dû consister, tout d'abord, à remettre en activité nos chantiers de construction, de façon à permettre à nos armateurs de compenser les pertes qu'ils subissaient par la guerre sous-marine.

L'Etat, de plus, aurait pu, s'il l'avait voulu, exercer un contrôle sur les compagnies de navigation, pour l'utilisation de leurs navires et pour l'établissement des taux de fret.

Au lieu de cela, on s'est défié d'elles, on n'a rien fait pour la construction, ainsi que nous l'avons vu et on s'est ingénié à retirer aux Armateurs tout pouvoir sur leur flotte.

On a dit qu'ils n'avaient qu'un souci, celui de réaliser des bénéfices, que peu leur importait d'amener en France des marchandises essentielles nécessaires aux besoins du pays et qu'il fallait exercer un contrôle sur l'utilisation du tonnage.

Le Gouvernement français est dès lors intervenu par un décret du 4 Avril 1916 qui imposait aux navires français, ayant une jauge brute supérieure à 500 tonneaux, l'obligation d'être munis, avant tout départ, d'une autorisation délivrée par le Ministre de la Marine et inscrite aux rôles d'équipage pour certains voyages, d'une part, ceux d'un port français à destination d'un port étranger, d'autre part, ceux d'un port étranger à destination d'un port autre qu'un port français de la métropole. On étendit cette mesure aux navires étrangers rentrant dans les mêmes catégories de voyage que les précédents et jaugeant plus de 1.000 tonneaux.

Puis un décret du 17 Juillet 1917 établit un contrôle général de la flotte marchande. Les bâtiments nationaux d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux devaient obtenir, pour chaque voyage, une licence à partir du 1^{er} Août de la même année. Cette date fut d'ailleurs reportée au 15 Août. Cette licence portait l'indication de l'itinéraire et des catégories de marchandises qui devaient être transportées. Elle était visée par l'Administration de l'Inscription

Maritime, à chaque arrivée et à chaque départ d'un navire, dans les ports de France et d'Algérie. Si le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande jugeait l'utilisation du navire insuffisante, il avait le droit de le réquisitionner.

L'augmentation des taux de fret avait également, disait-on, pour conséquence d'élever le coût de la vie. On songea à limiter le prix de transport.

Un décret du 29 Septembre 1917 étendit aux navires alliés ou neutres, pour leur trafic avec la France, ses colonies et les pays de protectorat, le régime des licences et de plus il munit le Sous-Secrétaire d'Etat de pouvoirs beaucoup plus larges. Ce dernier, en effet, déterminait l'itinéraire des navires, la valeur du chargement qu'ils devaient prendre et même les taux de fret, s'il s'agissait de marchandises essentielles à la vie du pays. Une instruction spéciale de même date réglait les conditions d'application de ce décret, abrogeant ainsi les instructions du 17 Juillet. Cette instruction du 29 Septembre comprenait un modèle de demande de licence.

Un nouveau décret, du 22 Décembre 1917, soumit au régime des licences tous les navires, mêmes ceux de moins de 100 tonneaux.

Enfin, un arrêté, du 7 Janvier 1918, fut le dernier règlement établi en vue de perfectionner le régime des licences. Il créa d'abord un Comité Exécutif du Fret composé de 9 membres. Le Sous-Secrétaire d'Etat était le Président. Il avait avec lui quatre fonctionnaires de son département et quatre représentants des armateurs. Ce Comité se réunissait périodiquement, il examinait les demandes de licences et les homologuait où les modifiait, établissant ainsi un ordre de chargement, fixant l'itinéraire du navire, la composition de sa cargaison et les taux de fret dont il devait être fait application. Cet ordre était notifié à l'armateur.

L'arrêté du 7 Janvier 1918 créait, en outre, une conférence d'exploitation. A cette conférence assistaient les Chefs de service du Sous-Secrétariat d'Etat et les représentants des différents départements importateurs. La présidence en était confiée au Directeur des Transports Maritimes. Cette conférence fixait l'affectation des navires affrétés par l'Etat, préparait le travail du Comité Exécutif du Fret et réglait les détails d'exécution du plan général des transports maritimes.

A l'effet de savoir les besoins de l'Etat, un décret du 13 Décembre 1917 avait créé un Comité Exécutif des Importations, mais, comme il faisait double emploi avec le maintien du service des Programmes et Priorités de Transports au Sous-Secrétariat d'Etat, ce dernier service fut supprimé par un décret du 8 Janvier 1918.

Donc, au début de 1918, le gouvernement par toute cette série

de réglementations avait somme toute l'entière et pleine disposition du tonnage français, puisque, dans la réalité, il fixait à la fois l'itinéraire, le chargement des navires et les taux de fret à leur appliquer. Toutefois, il n'agissait qu'après avoir pris l'avis des armateurs qu'il n'hésitait pas à consulter. Par suite, la critique qui avait été adressée aux armateurs, qu'ils utilisaient mal leurs bâtiments en réalisant des bénéfices énormes, par la perception des taux de fret plus élevés ne pouvait plus être faite.

Mais, la politique devait intervenir et l'idée chère à certains milieux parlementaires de mettre complètement entre les mains de l'Etat, la direction de la flotte marchande française alla se développant. On réclama la réquisition générale à la fois à la Chambre et dans quelques organes de la presse. Dans le cours de l'année 1917, on avait réussi à écarter cette réalisation, mais, à la suite d'une discussion qui eut lieu à la Chambre, dans les séances du 29 Décembre 1917 et 25 Janvier 1918 et où l'on fit le procès de l'armement libre, le Gouvernement conféra au Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine marchande les pouvoirs les plus larges pour tout ce qui concernait les Transports Maritimes. Dès lors, le résultat était certain, l'armateur allait être considéré comme l'ennemi et la doctrine étatiste sous la forme de la réquisition générale allait triompher.

En effet, le 10 Février 1918, une loi établissant des sanctions aux décrets et arrêtés rendus par le ravitaillement national contenait dans son article premier la disposition suivante : « Il pourra être dans le même but procédé par décret à la réquisition générale de la flotte marchande ».

Ce décret parut le 15 Février.

CHAPITRE II

L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE SOUS LE RÉGIME DE LA RÉQUISITION

Dans son article 1^{er}, le décret du 15 Février 1918 décidait qu'à partir du 10 Mars, il serait procédé « à la réquisition générale de tous les bâtiments de mer de nationalité française habituellement affectés au transport des personnes et des marchandises » :

Jusqu'alors, les navires étaient, ou en régime libre, malgré toutes les mesures d'intervention de l'Etat qui avaient été prises, ou réquisitionnés d'après la loi du 3 Juillet 1877.

Or, ainsi que nous l'avons vu au chapitre précédent, les armateurs, qui avaient des navires placés sous ce régime percevaient des indemnités de privation de jouissance qui ne correspondaient pas au manque à gagner qu'ils subissaient.

D'autre part, dans les offres de règlement d'indemnité de pertes, il n'était tenu aucun compte de l'augmentation du prix des bâtiments.

Connaissant donc la crainte que les armateurs avaient de cette loi de 1877, le Gouvernement inséra dans l'article 4 du décret du 15 Février 1918 que : « les formes et modalités de la réquisition, les conditions de règlement et de la liquidation des indemnités sont déterminées par des conventions qui seront conclues entre l'Etat représenté par le Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande et les armateurs et propriétaires de navires et porteront référence à une charte partie type établie par le Commissaire aux Transports Maritimes ».

« A défaut de conventions amiables, les règles prévues par l'article VII du Décret du 2 Août 1877 modifié par le Décret du 31 Juillet 1914 pour les réquisitions de l'autorité maritime seront applicables..... ».

Ce qui signifiait que si les armateurs ne consentaient pas à se soumettre aux conditions du décret du 15 Février 1918, on réquisitionnerait leurs navires d'après la loi de 1877.

Donc, contrairement à ce qui a été dit, surtout par des personnes peu documentées sur la situation de la Marine marchande, les armateurs n'ont pas accepté de leur plein gré la réquisition générale de la flotte établie par le décret du 15 Février 1918, ils se sont tout simplement inclinés devant ce dernier régime qui était moins désastreux que l'autre.

Pour leur faire accepter plus facilement son projet, M. Bouisson, Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande, déclara notamment dans la séance du 27 Février 1918 qu'il s'engageait à donner à ceux qui auraient perdu un bâtiment, non pas l'équivalent en argent, mais « un navire neuf le plus tôt possible et au maximum dans un délai de trois ans après les hostilités ». Il y avait dans cette promesse un gros avantage sur la loi de 1877 jusqu'alors en vigueur.

L'idée qui inspirait cette déclaration était non seulement d'utiliser notre flotte marchande d'une façon rationnelle et de faire rendre le maximum de services pour répondre aux besoins de notre pays, mais encore, de la relever, de façon à lui permettre, après la guerre, de prendre rang parmi les principales Marines marchandes du monde en pourvoyant au remplacement du tonnage disparu.

Le Commissaire aux Transports Maritimes adressa en Mars 1918, à tous les armateurs visés par la réquisition générale une lettre qui fut reproduite dans la presse et dans laquelle il faisait « appel à la collaboration loyale et dévouée de tous les armateurs ».

Le Comité Central des Armateurs qui d'ailleurs avait déjà exposé au Commissaire ses vues sur la réquisition générale promit au Gouvernement « le concours le plus dévoué de l'armement français et du Comité qui en est la représentation, dans l'œuvre d'intérêt national » qu'il poursuivait. Les armateurs consentirent à faire les sacrifices demandés, prenant acte de l'engagement que la flotte française notablement diminuée par la guerre sous-marine serait « effectivement reconstituée le plus rapidement possible ».

Le Commissaire envoya au Comité Central son projet de contrat. Celui-ci, après l'avoir étudié, fit quelques observations. Il releva quelques lacunes qu'il attribua à une « élaboration rapide » et objecta que certaines dépenses n'étaient pas prévues ou bien étaient remboursées à un taux inférieur à ce qu'elles étaient dans la réalité. De plus, il fit remarquer que malgré l'engagement pris par le Commissaire dans la séance de la Chambre du 1^{er} Mars où il avait dit : « Par mon système, je ne remets plus aux armateurs le montant en ar-

gent des navires disparus, je leur donne un navire neuf et équivalent », il était inséré, dans l'article XI du projet de charte partie, que l'Etat se réservait le choix de payer en argent le navire perdu à sa seule volonté et après un délai de trois ans.

Le Comité Central craignait en outre que les primes de rotation que nous examinerons plus loin et qui étaient comptées par jour de mer ne fussent des encouragements à la lenteur de la navigation et que les primes à l'équipage n'aboutissent dans la pratique « à des indemnités choquantes et injustifiées, les marins n'ayant pas d'action sur la quantité de marchandises transportées ».

Le Comité Central consigna toutes ces observations dans des notes qu'il envoya au Commissariat aux Transports Maritimes, le 9 Mars 1918, tout en laissant la possibilité à chaque armateur de présenter individuellement des observations qu'il jugeait convenables.

Le Commissaire répondit le 12 Mars au Comité Central en lui présentant un nouveau projet de charte partie type et de contrat type de gérance dans lequel il avait tenu compte dans une certaine mesure des observations qui lui avaient été formulées.

Mais, sur les points les plus importants qui avaient fait l'objet des critiques, il ne changea rien à son projet primitif. C'est ainsi que le remplacement en nature qui était le plus intéressant de la réquisition générale pour l'armement restait, non pas une obligation pour l'Etat, mais une faculté.

Le Comité Central présenta de nouvelles observations au Commissaire qui n'en tint, pour ainsi dire, aucun compte et le 16 Mars 1918 était publié au *Journal Officiel* la « Charte partie type du 15 Mars 1918, suivant laquelle sera exécutée la réquisition de la flotte française prononcée en vertu du décret du 15 Février 1918 » et le « Contrat type de gérance du 15 Mars 1918 établi pour l'application de la réquisition générale ».

Le Commissariat aux Transports Maritimes se fit ouvrir un premier crédit de 500 millions pour reconstituer notre Marine marchande.

Le Comité Central des Armateurs avait également demandé au Commissaire si la réquisition générale, s'appliquerait à tous les navires, même à ceux qui étaient militarisés. Celui-ci répondit que son intention était bien « d'arriver à cette prise de possession totale, mais en plaçant en deuxième urgence les opérations de réquisition de certaines catégories de navires déjà très spécialisées comme ceux de la flotte charbonnière ou d'intérêt secondaire comme les voiliers ». En ce qui concernait les navires militarisés, il allait se mettre d'accord avec le Ministre de la Marine qui ne pouvait que « s'incliner devant la loi ».

Quelles ont été les principales conditions de la réquisition des navires de commerce prévues dans la charte partie type ?

Il est dit que la durée de la réquisition « sera subordonnée à la volonté du gouvernement français qui aura le droit de la résilier à un moment quelconque en donnant à l'armement un préavis de un mois au moins. Cette durée ne dépassera pas toutefois le délai de 6 mois après le décret fixant la cessation des hostilités ».

L'Etat prend livraison du navire, lorsqu' « il aura terminé son dernier voyage pour le compte des armateurs ». Un délégué du Gouvernement français et un délégué des armateurs établiront alors au début de la réquisition un état descriptif et un inventaire sommaire.

Comme obligations essentielles, les armateurs doivent maintenir « le navire dans sa coque, dans sa machine et dans tout son armement, en bon état de fonctionnement », pourvoir à toutes les provisions et approvisionnements des machines, fournir et payer toutes les provisions et tous les gages des capitaines, officiers et membres de l'équipage.

Le Gouvernement français assume les autres charges. Il paie le combustible, les frais de port, les pilotages, taxes de consulat, droits de canal, frais d'agences, commissions, dépenses de chargement et de déchargement des cargaisons, la location des wharfs, docks, hangars et magasins sur quai dont il décide de conserver l'usage.

Quant aux risques de guerre, le Gouvernement les prend également à sa charge. « Dans le cas de disparition sans nouvelles et tant que dureront les hostilités », après l'expiration des délais fixés dans la police française d'assurance sur corps des navires contre les risques de guerre « ainsi que dans tous les cas où il sera impossible de prouver que la perte est due à un risque de navigation, la perte sera considérée comme provenant d'un risque de guerre ».

Pour les risques de mer, le Gouvernement « se substituera aux droits et obligations des armateurs vis-à-vis des compagnies d'assurances qui couvrent actuellement ces risques, pour toutes les polices antérieures au 1^{er} Janvier 1918 ou pour celles postérieures à cette date qui ne constituent que de simples renouvellements ». De plus, il remplacera les navires perdus, de la même façon que ceux qui sont torpillés.

Comme contre-partie de la réquisition, il est versé aux armateurs un certain nombre d'indemnités :

1^o Tout d'abord, ils touchent l'intérêt à 6 % par an de la valeur initiale non amortie du navire. En cas d'amortissement complet, l'intérêt de 6 % sera payé sur une valeur prévue par le barème annexé à cette charte partie et qui varie de 64 à 100 francs par

tonne de portée en lourd au franc bord d'été pour les vapeurs de charge et de 150 à 200 francs par tonne de jauge brute légale pour les vapeurs mixtes et les paquebots. On entend par « valeur initiale » le prix d'achat payé par le propriétaire actuel. Une exception avait été faite pour le cas des navires achetés à des français depuis la guerre. On prenait alors comme valeur initiale, si la francisation du bâtiment était antérieure aux hostilités, le dernier prix d'achat payé avant la guerre ; si elle était postérieure, le prix d'achat payé par le premier propriétaire français. Le Comité Central s'était élevé contre cette particularité, en raison de l'augmentation des prix des navires.

2° L'Etat prend à sa charge « l'amortissement de la valeur initiale du navire, si elle n'est pas déjà complètement amortie et jusqu'à amortissement complet ». La valeur non amortie « au jour de la réquisition sera déterminée en supposant quel que soit le taux effectivement pratiqué par l'armateur, un amortissement annuel de 3 % avant la guerre et depuis le début des hostilités, un amortissement au taux qui sera indiqué par l'armateur comme ayant été pratiqué par lui, sans toutefois que ce taux puisse être inférieur à 5 % ou dépasser 30 %. Toutefois, pour les navires qui ont fait l'objet de réquisition antérieures, il ne sera compté aucun amortissement pendant la durée de ces réquisitions ».

3° Les armateurs reçoivent encore : « une indemnité pour frais généraux, calculée forfaitairement à raison de 10 francs par tonne de jauge brute et par an et de 12 francs par cheval de puissance indiquée et par an.

Pour les navires des armateurs principalement organisés en vue du cabotage national à l'exclusion de la navigation, entre France et Algérie et Tunisie, l'indemnité par tonne de jauge brute est portée de 10 francs à 15 francs. »

4° Il est payé aux armateurs « une indemnité pour le fonds de roulements forfaitairement fixée à 4 % de la valeur initiale du navire. Cette indemnité sera décomptée sous forme de l'intérêt à 6 % l'an de la somme forfaitaire établie ci-dessus. Elle sera payée pendant toute la durée du présent contrat, si le navire n'est pas perdu et jusqu'à ce qu'il soit complètement amorti s'il est perdu ».

5° Enfin, l'Etat alloue un prix forfaitaire révisé tous les six mois, au 1^{er} Avril et au 1^{er} Octobre, de chaque année, qui est calculé d'après un barème annexé à la charte partie. Ce prix vient en compensation :

- a) Des dépenses d'équipage (nourriture, gages, assurances).
- b) De l'approvisionnement des machines.
- c) De l'entretien, des réparations et des immobilisations.

Le paiement de toutes ces indemnités est effectué mensuellement et à terme échu.

Mais le remplacement en nature qui avait été en réalité le point capital de la réquisition générale reste facultatif. En effet, il est mentionné à l'article XII que « en cas de perte par risques de mer ou de guerre le Gouvernement remplacera le navire perdu par un navire neuf équivalent, c'est-à-dire de mêmes caractéristiques, le plus tôt possible et au maximum dans un délai de 3 ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités, ou, en cas d'impossibilité dûment reconnue, paiera à l'armateur à l'expiration de ce délai, le prix que coûterait, à dire d'experts, à cette époque, l'achat de ce navire ».

A cette charte partie type, a été annexé un contrat type de gérance, en vertu duquel chaque armateur aurait la gérance de ses propres navires, s'il acceptait de passer avec l'Etat une charte partie se référant à celle qui était insérée au *Journal Officiel* du 16 Mars.

Il y est précisé que « le gérant doit opérer comme s'il s'agissait de navires affrétés par lui et exploités pour son propre compte ».

Pour couvrir les frais d'exploitation des armateurs, on leur alloue une indemnité de gérance de 1 franc par tonneau de jauge brute et par mois et une prime à la rotation basée :

1^o Sur le tonnage transporté, ce tonnage étant évalué en tonnes de 1.000 kilogs ou en mètres cubes selon que le fret était taxé au poids ou au volume, chaque passager étant compté pour deux tonnes.

2^o Sur la durée de navigation décomptée en jours et ne comprenant que la navigation proprement dite.

Cette prime est calculée à raison de « cinq centimes par tonne jour ou par mètre cube jour de navigation », c'est-à-dire à raison de cinq centimes par tonne et par jour de navigation ou par mètre cube et par jour de navigation.

Une prime égale à la prime à la rotation du gérant est allouée à l'équipage.

L'Etat disposait lui aussi d'une flotte composée de navires capturés, achetés ou réquisitionnés. Or, il se trouvait gêné n'ayant jamais eu avant la guerre de flotte à armer ou à gérer et par suite n'ayant pas dans les ports les organisations voulues pour mener à bien les opérations de chargement ou de déchargement de ces bâtiments.

Pour remédier à cet état de choses, fut inséré, dans le *Journal Officiel* du 16 Avril 1918, un nouveau contrat type de gérance intitulé : « Contrat type de gérance des navires alliés ou neutres affrétés », par lequel on fit alors appel aux armateurs pour gérer les vapeurs de l'Etat ou affrétés par lui.

Les gérants reçoivent en rénumération 0 fr. 50 par tonne de jauge brute et par mois et une prime à la rotation calculée sur les mêmes bases et selon les mêmes principes que celle du 15 Mars 1918 établie pour les navires réquisitionnés.

Le 29 Avril 1918, parut un décret réglant le fonctionnement du compte spécial des Transports Maritimes et des achats et constructions de navires.

Enfin, le 13 Mai fut inséré au *Journal Officiel* un contrat type daté du 9 Mai et intitulé : « Contrat provisoire type pour l'exécution, avec conventions amiables, de la réquisition des navires français affectés à la flotte charbonnière ».

La flotte marchande française appartenait donc complètement à l'Etat français, qui avait fait de l'armateur son gérant.

De nombreuses critiques ont été adressées à la réquisition générale.

Le Comité Central des Armateurs de France a continué à présenter au Commissaire aux Transports Maritimes des observations contre l'application de ce régime. M. Bergeon, député, fit au nom de la Commission de la Marine marchande, à la fin de l'année 1918, un rapport qui est un véritable résumé des objections soulevées contre l'application de la réquisition générale. Comme il s'agissait de voter une loi pour ratifier le décret du 15 Février 1918, la Commission de la Marine marchande, après avoir étudié le texte et les effets de la charte partie, aurait voulu voir figurer dans cette loi un article qui aurait modifié le régime en vigueur. Elle désirait, tout d'abord, que la charte partie contint des dispositions pour tous les cas types de réquisition. Elle avait remarqué qu'en Angleterre, les indemnités de réquisition ont été déterminées d'après les types de bâtiments, d'après leur vitesse en service et en fonction de leur jauge brute et de leur portée en lourd. D'autre part, une distinction est encore faite parmi les différents types en faveur de ceux qui disposent d'un outillage perfectionné.

Ensuite la Commission voulait réagir contre le paragraphe 2 de l'article XII qui prévoit, en échange du remplacement ou du remboursement par l'Etat d'un navire perdu, « que les Armateurs rembourseront de leur côté au Gouvernement, le montant total des amortissements, jusqu'au jour du remplacement, le calcul de ces amortissements étant effectué suivant les règles sus indiquées, en déduisant, toutefois, de ce montant total, la valeur figurant au barème ci annexé comme valeur après amortissement complet ». Car, en vertu de cette disposition, l'armateur est condamné à la faillite s'il ne possède qu'une flotte composée de navires achetés pendant la guerre, c'est-à-dire aux taux élevés de cette époque,

parce qu'il recevra bien, en échange des bâtiments qu'il aura perdus, des unités de remplacement, mais qui représenteront une valeur moindre que les premiers, puisqu'ils auront été acquis après les hostilités à un moment où les cours des constructions auront baissé. Et cependant, l'armateur devra rembourser à l'Etat le montant élevé des amortissements de ses navires perdus et tenir ses engagements vis-à-vis de ses banquiers.

L'armateur réalisera, au contraire, des bénéfices s'il possède des bâtiments qu'il avait achetés avant la guerre, c'est-à-dire à des taux beaucoup moins élevés que pendant les hostilités. Il recevra, en effet, des navires dont la valeur sera plus grande, car les cours des constructions seront, après la guerre, encore supérieurs à ce qu'ils étaient avant 1914, et cependant l'armateur ne remboursera à l'Etat que des amortissements qui n'auront été basés que sur les prix d'avant-guerre.

Néanmoins, après deux séances tenues à la Chambre des Députés les 21 et 26 Novembre, la politique du Commissaire aux Transports Maritimes fut approuvée.

Beaucoup de gens ont pensé que les conditions de la réquisition générale étaient extrêmement avantageuses pour les armateurs et ont dit que ceux-ci étaient suffisamment rémunérés pour leurs frais ainsi que pour leur exploitation et complètement garantis contre tous les risques.

Il est incontestable que les intérêts de l'armement ont été beaucoup mieux sauvegardés par le décret du 15 Juin 1918 que par la loi de 1877. Mais, il ne faut pas cependant en conclure que la réquisition générale ait été très profitable aux armateurs.

Grâce aux allocations, indemnités et commissions prévues par la charte partie type du 15 Mars, ces derniers ont évidemment réalisé des bénéfices, mais qui ont été loin d'avoir la même importance que sous le régime de pleine liberté ou celui des licences.

Pour que la réquisition générale eut véritablement été avantageuse à l'armement, il eut fallu, en même temps que la réquisition, ou plutôt avant son établissement, régler la question de la construction, c'est-à-dire remettre en activité les chantiers maritimes, car il ne suffisait pas de prévoir le remplacement des navires perdus ou leur remboursement aux cours d'après guerre, encore faut-il que les armateurs reçoivent, dans le plus bref délai possible, des navires de remplacement ou soient à même à l'aide des fonds qui leur seront fournis, d'acquérir de nouveaux bâtiments sans quoi ils seront très lésés par suite du manque à gagner qu'il en résultera pour eux du fait de l'amointrissement de leur flotte et de l'impossibilité de la reconstituer.

Quoiqu'il en soit, il est certain que la réquisition générale n'a pas contribué au développement de la Marine marchande et que de gros reproches peuvent être adressés à ce régime.

Elle a, avant tout, été établie trop hâtivement. On n'a pas suffisamment étudié son mécanisme avant de la mettre en application. Il faut, en effet, songer qu'elle fut faite en un mois, environ. On a imaginé pour les calculs des différentes primes de belles formules qui dans la pratique donnent lieu à une foule de difficultés, tant dans l'établissement des comptes que présenteront les Compagnies de navigation que dans la vérification de ceux-ci par l'Etat. Il est à prévoir que leur règlement par suite sera très long.

Elle a également été appliquée dans un esprit de lutte contre les armateurs que l'on a considérés comme des ennemis, comme des profiteurs de la guerre. Le Comité Central des Armateurs de France a bien été consulté lors de l'établissement de la charte partie ; mais il fut très peu tenu compte de ses observations. Lors de chaque discussion qui s'est élevée à la Chambre des Députés, il est facile de se rendre compte qu'on s'est défié des armateurs.

Mais ce qui est le plus critiquable dans la réquisition générale, c'est d'avoir substitué l'Etat aux armateurs dans une exploitation où il était complètement ignorant. Chaque fois que l'Etat veut être industriel, ou bien il ne réalise aucun bénéfice ou bien il produit mal. Dans l'industrie privée même dans une société anonyme le directeur doit rendre compte à son conseil d'administration de la gestion de la société et celui-ci est responsable devant l'assemblée des actionnaires de la conduite des affaires et de l'emploi des fonds. L'Etat industriel est bien lui aussi responsable devant le pays, mais d'une manière bien plus atténuée.

Pour mener à bien la réquisition générale il eut fallu, au moins, que l'Etat utilisât les compétences des armateurs eux-mêmes qui dans l'espèce étaient seuls qualifiés pour gérer convenablement la flotte marchande française. On les a, au contraire, éliminés et l'on a mis à la tête des services des Transports Maritimes un personnel qui n'était nullement qualifié pour assurer le fonctionnement formidable de notre Marine marchande. Comme l'a dit très exactement, M. Chappedelaine, à une séance de la Chambre des Députés, on y voit bien des polytechniciens « mais ils ne sont pas du métier ». Ce n'était pas des gens munis de diplômes qu'il fallait prendre, mais des personnes connaissant l'armement maritime, c'est-à-dire des armateurs, ce qui n'aurait pas empêché le Gouvernement d'exercer sur eux un contrôle, s'il l'avait voulu. Que dirait-on si du jour au lendemain, on remplaçait dans une usine travaillant pour l'aviation par exemple, tout le personnel depuis les ingénieurs jusqu'au

simple manœuvre, par des agriculteurs ? Il est fâcheux de constater que l'on se trouve en présence d'une situation identique au Commissariat aux Transports Maritimes. On ne s'intitule par armateur du jour au lendemain. Il faut un long apprentissage avant de connaître l'armement qui nécessite un très grand nombre de connaissances spéciales et générales qu'on ne peut posséder qu'au bout d'un certain temps. Malgré cela, l'Etat prit brusquement le titre et les fonctions d'armateur et recruta un personnel, non seulement incompetent, mais encore trop peu nombreux.

On a répondu à cela que l'on réquisitionnait bien les navires, mais qu'on en laissait la gérance aux compagnies de navigation. C'est exact, d'ailleurs, un contrat type de gérance a bien été établi à cet effet. Mais, les armateurs ne sont que de simples agents d'exécution, qui n'ont le droit de prendre aucune initiative dans l'exploitation de leur flotte. Ils doivent se conformer strictement aux ordres de l'Etat, qui sont donnés par le Commissariat aux Transports Maritimes, à Paris, et par son représentant dans les ports, le Transit Maritime. On a dit de plus, qu'en vertu d'un arrêté du 30 Avril 1918, a été institué au Commissariat aux Transports Maritimes un « Comité Exécutif des Transports Maritimes » dont font partie des armateurs et qui théoriquement devait être consulté pour tout ce qui concerne la navigation maritime. Il devait, entre autres choses, donner son avis dans l'utilisation du tonnage général et particulièrement du tonnage français. En fait, ce comité a joué un rôle plus nominal qu'effectif et il a été obligé de constater son peu d'autorité.

Dans la pratique, le résultat de l'exploitation par l'Etat de la flotte de commerce française ne pouvait être que défectueux.

Le gouvernement avait prétendu que la rotation des navires deviendrait, du fait de la réquisition, plus rapide. En réalité, même si les armateurs avaient eu la libre disposition de leur flotte, les navires auraient effectué leurs voyages moins rapidement, malgré l'intérêt qu'ils avaient à faire naviguer leurs bâtiments, puisque les recettes sont en raison directe du plus ou moins grand nombre de voyages effectués. Il est donc des raisons indépendantes de la volonté du Commissariat aux Transports Maritimes, qui firent que les navires éprouvèrent des retards. Ce fut, d'abord, la navigation en convois, nécessitée par la guerre sous-marine, qui força les bâtiments à attendre quelquefois la formation de ceux-ci pendant plusieurs jours et qui diminua la vitesse des navires. De plus, ce fut et c'est encore actuellement l'encombrement des ports, résultant de l'arrivée nombreuse de marchandises et des moyens insuffisants d'évacuation vers l'intérieur, qui contraignit les navires à attendre que des places à quai soient disponibles. Il faut ajouter à

cela que nos ports ne possèdent pas, ainsi que nous l'avons vu, un outillage perfectionné permettant de hâter les opérations des bâtiments.

Il n'en reste pas moins, que, même avec l'outillage dont il disposait, l'Etat n'a pas su tirer de sa flotte une utilisation maximum.

Des navires n'ont pas eu toujours leur tonnage entièrement employé bien qu'il y ait eu sur les quais des ports où ils escalaient des marchandises à embarquer.

On a cependant organisé un contrôle de l'utilisation du tonnage, M. Lémery, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande, avait, en Janvier 1918, institué un service spécial à cet effet. Il allait fonctionner lorsque fut décrétée la réquisition générale. Dans chaque port devaient être placés des délégués, choisis en général, parmi d'anciens capitaines au long cours. Ils étaient sous les ordres d'un contrôleur de la marine résidant à Paris. Ce système ne donna aucun résultat, parce que les délégués, insuffisamment payés, mal recrutés et sans pouvoirs bien définis ne donnèrent aucun rendement.

On les supprima pour les remplacer par des contrôleurs mobiles, allant d'un port à l'autre. Il était donc impossible de se rendre exactement compte de l'utilisation du tonnage.

Il aurait fallu, dans chaque port, un personnel sédentaire composé de gens connaissant l'armement, les manutentions et le commerce maritime, qui aurait pu adresser des rapports à un contrôleur en chef à Paris. On aurait donc du revenir au système primitif établi par M. Lemery, mais en désignant des délégués compétents et en délimitant bien leurs fonctions.

On a souvent affecté des bâtiments à certains services sans se soucier s'ils étaient aptes à répondre exactement à ce qu'on exigeait d'eux. Et cependant, on sait que les navires sont construits d'après la nature des produits qu'ils auront à transporter ainsi que des mers et des ports qu'ils auront à fréquenter.

Dans les compagnies de navigation, on avait des procédés expéditifs, pour transmettre de la direction aux agents des instructions rapides et précises. Sous le régime de la réquisition, combien nombreux ont été les ordres et les contre-ordres de toute nature et particulièrement au sujet des destinations et des dates de départ.

Des navires ont du séjourner longtemps dans des ports parce qu'il était impossible de les charbonner. En temps normal, le premier souci d'un armateur est de prendre toutes ses dispositions en vue de pourvoir au charbonnage de ses navires, dans les différents points où ils touchent.

Des unités ont été immobilisées plusieurs mois dans nos ports

parce qu'on ne disposait pas de l'outillage nécessaire pour les réparer.

Quant à la question de discipline chez les équipages, il est à craindre que ceux-ci se sentant sous les ordres de l'Etat, n'aient perdu l'esprit d'obéissance qui à bord est l'essentiel.

En ce qui concerne les manquants et avaries, qui sont à la charge de l'Etat et que les armateurs avaient déjà beaucoup de peine à éviter, combien nombreux sont les procès contre l'Etat.

Beaucoup de personnes avaient cru que la réquisition aurait pour principal résultat d'abaisser les taux de fret et par suite le coût de la vie. Il n'en a rien été, ils n'ont, en général, pas baissé, sauf de rares exceptions comme le taux du riz et du vin par exemple.

On pourrait encore penser, étant donné les bénéfices réalisés par les armateurs avant la réquisition, que l'Etat réquisitionnant la flotte marchande et ne diminuant pas les taux de fret a eu lui aussi un excédent de recettes et que, de cette façon, les contribuables français ont eu l'avantage à l'application du régime adopté par le gouvernement. Il est impossible de porter un jugement sur les résultats financiers de l'opération car les comptes du Commissariat aux Transports Maritimes sont loin d'être arrêtés. Mais, après l'étude que nous venons de présenter des vices de l'exploitation maritime, il est à craindre que les profits pécuniaires de celui-ci aient été bien minimes.

Lorsque fut établie en France la réquisition générale, on a continuellement cité l'exemple de l'Angleterre où ce régime fonctionnait. Ce qui est vrai comme l'a très bien montré M. Bergeon dans son rapport, c'est que la situation de la flotte anglaise se présentait comme suit :

« 1^o Environ 40 % des navires vraiment réquisitionnés pour les besoins militaires (amirauté).

2^o Un certain nombre de navires absolument libres simplement soumis à l'obligation d'une licence.

3^o Le reste du tonnage sous le régime de la réquisition des bénéfices, mais non de l'outil », c'est-à-dire du navire.

On est donc loin de la réquisition générale de la flotte comme chez nous. Ce régime fut adopté vers le milieu de 1917. Jusqu'à cette époque et depuis le début de 1916 existait le système des licences.

Mais, en Angleterre, on n'a pas considéré l'armateur comme un ennemi. La réquisition y a eu pour but de prélever une part des bénéfices réalisés par les armateurs.

Il en résulte que les compagnies anglaises ont continué et reprennent naturellement maintenant presque tous leurs services sur leurs différentes lignes, tandis que chez nous, nos compagnies ont du

abandonner la plupart des leurs. De plus, les armateurs anglais ont gardé l'entière direction de leurs navires et des opérations commerciales. La perception des frets fut bien réservée au Trésor anglais, mais les armateurs furent intéressés au rendement de leurs bateaux, par une retenue de 5 % du montant des frets ce qui ne les empêchait pas de toucher l'indemnité de réquisition. Les navires étaient assurés par l'Etat au cours du jour, de sorte qu'en cas de perte, les armateurs recevaient une somme qui leur permettait de les remplacer. Enfin, en Angleterre, les armateurs étaient certains de trouver des navires à acheter par suite d'une saine politique de construction.

Ce qu'il faut conclure de l'établissement en France de la réquisition générale c'est que l'Etat a eu le gros tort de ne pas profiter de l'expérience et des connaissances des seules personnes qui pouvaient lui être utiles, les armateurs, et qu'en se superposant à eux, il n'a pas contribué à accroître le rendement de notre Marine marchande.

CHAPITRE III

NOS PORTS ET LEURS MOYENS DE COMMUNICATION AVEC L'INTÉRIEUR DE 1914 A 1918

Par comparaison avec les années d'avant-guerre, il s'est produit, dès 1915, une diminution très sensible de nos exportations et, par contre, une très forte augmentation des importations, lesquelles ont surtout été destinées aux besoins de nos alliés.

Les événements militaires ont nécessité l'envoi, en France, de nombreux contingents qui vinrent de nos colonies, d'Angleterre et également de ses colonies ainsi que d'Amérique. Il a fallu introduire chez nous des matières premières, des objets fabriqués et des approvisionnements en bien plus grand nombre qu'avant les hostilités.

Le total des marchandises embarquées dans les 40 principaux ports français, était :

en 1913 de	10.412.149 tonnes.
en 1914 de	7.781.979 »
en 1915 de	5.110.019 »
en 1916 de	5.170.343 »
en 1917 de	4.590.895 »
en 1918 de	4.617.652 »

Le total des marchandises débarquées, au contraire, qui était :

	en 1913 de	31.884.516 tonnes.
est passé	en 1914 à	27.223.519 »
	en 1915 à	40.155.884 »
	en 1916 à	51.502.755 »
	en 1917 à	45.996.589 »
	en 1918 à	48.931.219 »

Au total, embarquements et débarquements réunis, le poids des marchandises manutentionnées dans nos ports est passé de :

	42.296.665 tonnes en 1913.
à 35.205.498	» en 1914.
à 45.265.903	» en 1915.
à 56.673.098	» en 1916.
à 50.587.584	» en 1917.
à 53.548.871	» en 1918.

Ces chiffres comprennent les tonnages, concernant le commerce extérieur, ceux du cabotage et ceux des transports militaires.

Pour faire face à cet énorme accroissement de manutention dans nos ports, accroissement qui s'est particulièrement manifesté dans certains d'entre eux, il a fallu prendre des dispositions énergiques en vue d'augmenter la rapidité des déchargements et des chargements. On a multiplié le nombre des engins de levage, des quais d'accostage, des hangars et paré à la diminution de la main d'œuvre civile.

Il est intéressant de citer quelques chiffres empruntés aux circulaires N° 233 et 256 de l'Association des Employeurs de la Main d'Œuvre dans les ports de France, afin de montrer d'abord, l'augmentation des manutentions de marchandises dans quelques-uns de nos principaux ports de commerce, pendant la période de 1913 à 1918.

Le total des débarquements et embarquements réunis a été :

à Rouen (1)	en 1913 de	5 597.608 tonnes.
	en 1914 de	5.134.419 »
	en 1915 de	8.179.890 »
	en 1916 de	9.743.456 »
	en 1917 de	9.593.339 »
	en 1918 de	10.073.660 »
au Havre (1)	en 1913 de	3.668.414 tonnes.
	en 1914 de	2.775.423 »
	en 1915 de	4.941.579 »
	en 1916 de	6.422.219 »
	en 1917 de	5.542.017 »
	en 1918 de	5.986.314 »
à Bordeaux (1)	en 1913 de	4.377.569 tonnes.
	en 1914 de	3.973.863 »
	en 1915 de	4.656.688 »
	en 1916 de	5.403.156 »
	en 1917 de	4.195.904 »
	en 1918 de	5.779.040 »

(1) Y compris le trafic militaire.

à Calais (1)	en 1913 de	1.119.224 tonnes.
	en 1914 de	745.749 »
	en 1915 de	1.176.688 »
	en 1916 de	2.030.321 »
	en 1917 de	2.582.253 »
	en 1918 de	2.737.300 »
à Dieppe (1)	en 1913 de	598.939 tonnes.
	en 1914 de	548.065 »
	en 1915 de	817.298 »
	en 1916 de	1.141.235 »
	en 1917 de	1.634.683 »
	en 1918 de	1.628.625 »
à la Rochelle-Pallice	en 1913 de	571.527 tonnes.
	en 1914 de	560.429 » »
	en 1915 de	1.030.997 »
	en 1916 de	1.317.315 »
	en 1917 de	1.130.772 »
	en 1918 de	1.371.442 »
à Saint-Nazaire	en 1913 de	1.743.044 tonnes.
	en 1914 de	1.371.274 »
	en 1915 de	2.204.959 »
	en 1916 de	2.813.568 »
	en 1917 de	2.443.619 »
	en 1918 de	3.481.715 »
à Boulogne (1)	en 1913 de	1.098.911 tonnes.
	en 1914 de	878.956 »
	en 1915 de	1.372.537 »
	en 1916 de	1.991.693 »
	en 1917 de	2.326.121 »
	en 1918 de	1.950.496 »

Dans d'autres ports le tonnage manutentionné n'a pas sensiblement varié pendant la durée de la guerre par comparaison avec 1913 :

à Dunkerque (1)	en 1913 de	3.885.969 tonnes.
	en 1914 de	1.635.577 »
	en 1915 de	1.549.083 »
	en 1916 de	3.897.719 »
	en 1917 de	3.030.947 »
	en 1918 de	2.097.467 »

(1) Y compris le trafic militaire.

Il est encore d'autres ports où l'activité a été moins grande pendant les hostilités. A Marseille, par exemple, il a été manutentionné :

en 1913	8.938.652 tonnes.	
en 1914	7.418.774	»
en 1915	7.681.833	»
en 1916	7.887.643	»
en 1917	6.147.183	»
en 1918	5.131.221	»

On pourrait citer certains petits ports où s'est opéré, par comparaison avec l'avant-guerre, un trafic formidable. Ainsi au Tréport, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées est passé :

de 247.290 tonnes en 1913 (1)	
à 731.288	» en 1917

(1) à St-Valéry-s-Somme de 12.175 tonnes en 1913	
à 109.333	» en 1917

Pour parer à l'insuffisance d'outillage de nos ports, il faut reconnaître que de très gros efforts ont été faits par le Sous-Secrétariat d'Etat des Transports, les Chambres de Commerce et l'initiative privée. On comptait, fin 1917, la mise en service de 300 engins nouveaux et 100 étaient en construction. Les nouvelles grues ont une puissance, en général, de 3 tonnes, certaines de 5 et même de 7 tonnes. Elles sont pourvues de la benne automatique. Rouen, en particulier, en raison de l'accroissement de son tonnage, a eu son outillage augmenté de près de 40 % et sa puissance de levage de plus de 50 %.

Pour le déchargement des céréales, on a doté les divers ports maritimes de 6 élévateurs à godets, type Poulson, et de 4 élévateurs fixes Metcalf. Il faut ajouter à cet outillage des trémies avec pèse sacs et des motos rampes. L'Etat, enfin, a commandé des grues flottantes sur pontons en ciment armé.

On a, de plus, travaillé à l'approfondissement de certains de nos ports.

On a cherché également à développer les postes de déchargement. A cet effet, on a continué les travaux qui avaient été commencés avant les hostilités et on en a exécuté d'autres. C'est ainsi, que, fin 1917, étaient installés plus de 150 postes, dont les 4/5 pour des navires et le reste pour les gabares ou les péniches. Cet effort est considérable, surtout si l'on tient compte, qu'avant la guerre, nous ne

(1) Y compris le trafic militaire.

dispositions que de 888 postes, dont à peine la moitié pouvait recevoir des bâtiments de plus de 6 mètres de tirant d'eau.

Au Havre, on a terminé 400 mètres de quai, où des navires ayant un tirant d'eau de 7 m. 50 peuvent y effectuer leurs opérations.

A Dunkerque, la darse n° 5 a été ouverte aux bâtiments de 9 mètres de tirant d'eau, offrant ainsi 1.300 mètres de quais nouveaux.

A Rouen, il a été terminé 600 mètres de quai à l'île Elie. On a installé de nouveaux postes de bouées ou de ducs d'Albe, pour permettre l'accostage des navires et le transbordement en péniches de leurs marchandises. On y a ainsi doublé les postes de déchargement.

A Bordeaux, on a achevé 800 mètres de quai pour des bâtiments de 8 mètres à 8 mètres 50 de tirant d'eau. Des appontements de 900 mètres de longueur, ont été construits à Bassens.

A Marseille, on a terminé la construction des quais des bassins de la Madrague, où l'on a atteint la profondeur de 12 mètres. A Calais, à Caen, à Cherbourg, à Saint-Nazaire, ainsi que dans la plupart de nos grands ports, d'importants travaux ont également été effectués.

Nos alliés anglais et américains ont, pour leur part, contribué à accroître le rendement de nos ports par les travaux qu'ils y ont effectué. L'armée anglaise a construit 9 postes de déchargement et a installé des postes pour ferry-boats à Dunkerque, Calais, Dieppe et Cherbourg.

L'armée américaine a construit 13 postes de déchargement, les appontements de New-Bassens, ceux de la jetée de l'Est à Brest et ceux de Montoir.

En ce qui concerne la main-d'œuvre, on a suppléé au manque de personnel qui s'est produit du fait de la démobilisation en reprenant à l'armée les chefs d'équipe de manutention, les mécaniciens et électriciens, et en se servant des prisonniers de guerre et de la main d'œuvre étrangère et coloniale.

En vue d'avoir les grutiers indispensables on a créé à Rouen et au Havre des écoles dirigées par les services d'outillage public et gérées par les Chambres de Commerce.

Pour répondre à l'augmentation du trafic, d'autres mesures spéciales ont encore été prises dans nos ports de commerce. Avant la guerre il y existait un régime de liberté à peu près complète. On pouvait procéder au déchargement d'un navire comme bon semblait, activer plus ou moins le débarquement et par les moyens qui convenaient aux armateurs. On a adopté avec la guerre un autre moyen d'exploitation où l'Etat dispose de grands pouvoirs.

Le premier point qui occasionna l'établissement de nouvelles dispositions par le Ministère des Travaux Publics fut la question de l'importation du charbon. Pour le port de Rouen, intervint en Janvier 1915 entre l'Etat, la Chambre de Commerce et les déchargeurs du port une convention en vue d'activer le déchargement des navires charbonniers.

On créa un régime spécial d'exploitation des ports. Il fut institué par des arrêtés du 30 Janvier et du 22 Avril 1915 une « Commission des Ports Maritimes » et dans chaque port une « Commission de Port ». Les Commissions étaient chargées de « l'utilisation des ports maritimes pour les opérations intéressant les divers services militaires ». Le trafic commercial restait libre sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics.

Ces commissions furent remplacées par un chef de service central et dans chaque port par des chefs d'exploitation, en vertu d'un arrêté du 31 Décembre 1916. Ces organes furent chargés de l'exploitation militaire et commerciale et placée sous l'autorité du Sous-Secrétaire d'Etat des Transports. Ces chefs d'exploitation, en vertu de différentes instructions, ont eu tout pouvoir pour l'expédition des marchandises vers l'intérieur, par voie de terre ou d'eau, ou par cabotage, ainsi que pour activer les opérations des navires.

Une amélioration a été apportée au régime des entrepôts depuis le début de la guerre.

M. Chaumet, député, avait déposé à la Chambre le 30 Mars 1910, une proposition de résolution qui était ainsi conçue :

« La Chambre compte sur le Gouvernement pour étudier, conformément à l'avis de la Commission des Douanes, une modification du régime des entrepôts dans un sens favorable aux intérêts du commerce d'exportation ».

Cette proposition fut votée sans débats et acceptée par le gouvernement.

Elle constituait une sorte de conciliation entre les partisans et les adversaires des ports francs et des zones franches, car on allait chercher à améliorer le régime des entrepôts sans toutefois créer des endroits spéciaux où le commerce et l'industrie seraient entièrement libres et exempts de tout contrôle douanier.

A la suite de ces notes, le Ministère du Commerce envoya aux différentes Chambres de Commerce de France et d'Algérie, à la date du 20 Juin 1910, une circulaire pour les inviter à indiquer les modifications qu'elles estimaient nécessaires d'apporter au régime des entrepôts, en vue de favoriser le développement de notre activité économique. Cette enquête fut terminée vers la fin du premier semestre de 1912.

Sur 87 Chambres de Commerce qui répondirent à cet appel :

7 se déclarèrent incompétentes.

2 ne demandèrent aucun changement.

Les 78 autres se prononcèrent en faveur d'une modification plus ou moins étendue du régime existant.

Le Gouvernement, s'inspirant de leurs desiderata, déposa sur le bureau de la Chambre des Députés, le 24 Juin 1915, un projet de loi relatif à la réforme des entrepôts.

Ce projet tout en refondant les textes multiples et anciens concernant cette matière améliorait très sensiblement le régime des entrepôts.

La réforme capitale portait sur les manipulations. Sauf quelques exceptions, à Marseille et à Bayonne, elles étaient jusqu'alors, en principe, interdites dans les entrepôts, afin d'assurer la garantie d'origine des marchandises.

La douane tolérait tout au plus les déballages, les transvasements, les réunions ou divisions des colis.

On proposait d'admettre les manipulations en entrepôt réel et spécial « sous réserve des interdictions édictées par des lois spéciales et de l'application des lois relatives aux marques de fabriques, de commerce et d'origine, et des traités et arrangements internationaux pour la protection de la propriété industrielle. »

On sauvegardait donc ainsi les droits du trésor puisque ces opérations s'effectuaient sous le contrôle de l'Administration des Douanes et de plus on protégeait la production nationale.

D'autre part, comme la loi du 1^{er} Août 1905, sur la répression des fraudes, était excessivement rigoureuse et mettait nos commerçants dans l'impossibilité de vendre certaines marchandises pour l'exportation, le projet déterminait que des dérogations aux dispositions contenues dans cette loi de 1905 seraient formulées, afin de permettre quelques manipulations, par des décrets rendus sur le rapport des Ministres du Commerce et des Finances et, s'il y avait lieu, du Ministre de l'Agriculture après avis du Comité Consultatif des Arts et Manufactures.

Enfin, les déficits en entrepôt réel et spécial provenant soit de l'extraction des poussières et impuretés, soit des causes naturelles étaient allouées en franchises.

Le projet de loi augmentait la durée du délai d'entrepôt :

celle de l'entrepôt réel qui était de 3 ans fut portée à 5 ans.

celle de l'entrepôt spécial qui était de 2 ans fut portée à 3 ans.

celle de l'entrepôt fictif qui était de 1 an fut portée à 2 ans.

Jusqu'alors, il y avait inégalité de traitement entre les entrepôts.

L'Etat supportait les frais d'exercice pour les entrepôts des ports tandis que ceux des frontières d'intérieur incombaient aux villes elles-mêmes. Il en résulta que les entrepositaires en subissaient le contre-coup, car les villes majoraient les prix de location des magasins. Le Gouvernement proposait à l'avenir, si l'entrepôt réel répondait à des besoins dûment constatés, de faire supporter les frais d'exercice par l'Etat. Par contre, si l'entrepôt dont la concession était sollicitée ne répondait pas à des besoins généraux, il pourrait être établi, mais les frais seraient mis à la charge des concessionnaires.

Enfin, le projet du Gouvernement élargissait le régime des entrepôts spéciaux de manière à en faire bénéficier des marchandises qui, en raison de leur nature ou des installations qu'elles exigent, ne peuvent pratiquement être placées en entrepôt réel. Désormais, des entrepôts spéciaux pourraient être autorisés sur la proposition des Ministres du Commerce et des Finances et s'il y avait lieu, après avis du Ministre de l'Agriculture.

Le projet gouvernemental fut attaqué par un certain nombre de députés qui s'élevèrent contre les manipulations en entrepôt en prétextant que notre production nationale serait mise en péril si on les autorisait. Ils opposèrent donc au texte présenté par le Gouvernement une proposition de loi dans laquelle ils supprimèrent tout ce qui était relatif aux manipulations. L'étude du projet et cette proposition de loi furent confiée à M. Barthe par la Commission des Douanes de la Chambre des Députés.

Cette Commission déposa à son tour, le 17 Février 1916 une nouvelle proposition de loi qui remaniait le projet gouvernemental sur certains points sans toutefois en changer les grandes lignes.

D'après cette nouvelle rédaction, les dérogations à la loi du 1^{er} Août 1905 ne pouvaient porter que sur les mesures édictées en vertu de l'article II de ladite loi, c'est-à-dire celles qui résultent des règlements d'administration publique pris pour assurer l'application.

Le texte ainsi remanié prévoyait en outre qu'à la sortie d'entrepôt, les emballages, caisses et récipients renfermant des produits mélangés devaient porter en lettres apparentes la mention qu'il s'agissait des produits étrangers mélangés avec des produits français.

Le nouveau projet décidait également que les décrets rendus en vue d'apporter des dérogations à la loi de 1905 seraient convertis en projet de loi et soumis à la ratification des Chambres dans le délai maximum de 6 mois après leur mise en application.

On étendait de plus l'application de la loi à l'Algérie et aux colonies.

A la suite de la publication du rapport Barthe fut présenté un

contre projet de MM. Chaumet, Cadenat et Bouisson, députés, en vue d'établir le régime des zones franches. Mais la Commission des Douanes l'écarta.

La Commission fut conduite à tenir compte de certains autres amendements particulièrement en ce qui concerne les conditions de concession des entrepôts. Elle fut ainsi amenée à publier un rapport supplémentaire.

Lorsque le projet de loi fut discuté en Février et Mars 1917, M. Chaumet soutint à nouveau avec force son contre projet relatif aux ports francs. Mais ce dernier fut écarté par 266 voix contre 235.

Le texte de la commission fut presque intégralement adopté sauf quelques amendements qui furent acceptés par elle et le Gouvernement. Le seul de ces amendements qui offre une réelle importance eut pour but de supprimer l'obligation pour le Gouvernement de soumettre à la ratification des Chambres les décrets autorisant les dérogations à la loi de 1905. Toutefois, une discussion importante s'engagea à propos du deuxième alinéa de l'article 6 du projet de la commission. Celui-ci autorisait en entrepôt réel et spécial, sous certaines conditions et « pour toutes les destinations, les déballages, transvasements, réunions et divisions de colis, ainsi que toutes autres manipulations ayant pour objet la conservation des produits. »

Un amendement fut présenté pour rétablir le texte du Gouvernement qui dans l'article correspondant (1) permettait outre la conservation des produits « l'amélioration des produits ».

La Chambre des Députés rejeta cet amendement le 29 Mars, bien que son auteur, M. Bouge, invoquât à son appui l'opinion de tous les présidents des Chambres de Commerce. Le Gouvernement, tout en acceptant l'ensemble du projet, demanda que l'on procédât à une deuxième délibération. La Commission présenta une nouvelle rédaction de l'alinéa qui faisait l'objet du litige. Elle permettait, outre la conservation des produits, « leur amélioration selon les usages loyaux du commerce après avis du Comité consultatif des Arts-et-Manufactures et de la Commission permanente instituée par le décret du 31 Juillet 1906 ».

Le Gouvernement accepta ce nouveau texte et le projet de loi fut voté par la Chambre le 30 Mars 1917.

Le Sénat l'adopta à son tour le 29 Novembre 1917.

La loi fut promulguée le 29 Décembre 1917.

Toutefois, un décret du 7 Janvier 1918 décide « qu'à titre provisoire jusqu'à la publication des décrets portant règlement pour l'application de la loi du 29 Décembre 1917, le régime des entrepôts, en

(1) Article V, 2^e alinéa.

ce qui concerne les points non réglés par la loi elle-même, fonctionnera dans les conditions antérieures ».

Des dispositions ont encore été prises en vue de pourvoir à l'évacuation des marchandises vers l'intérieur du pays, soit par voie de terre (camionnage), soit par chemins de fer, soit par voie fluviale ou par canaux.

Le camionnage, désorganisé par la mobilisation, fut reconstitué grâce au concours de l'autorité militaire, qui prêta des hommes de troupe et qui plaça en sursis les spécialistes. On a mis à la disposition des ports un grand nombre de camions automobiles.

On a installé sur les quais de nouvelles voies ferrées et créé, a proximité de certains ports, des gares, pour permettre les manœuvres de wagon et les formations des trains. Là où elles existaient, elles ont été agrandies. D'une manière générale, on n'a fait qu'exécuter ou continuer les projets élaborés avant la guerre.

Ainsi, à Dunkerque, ont été posés par le Génie Militaire français 39 kilomètres de voies ferrées et 12 kilomètres 1/2 par les autorités britanniques.

A Calais, on en a établi 28 kilomètres, à Boulogne 32.

A Dieppe, on a construit un raccordement reliant les bassins à la ligne de Rouen.

Au Havre, qui avant la guerre était mal desservi pour le dégagement de ses quais, on a installé 60 kilomètres de voies ferrées.

A Rouen, il en a été posé 50 kilomètres. La gare de Sotteville qui est la gare de triage de Rouen a été considérablement agrandie.

A Cherbourg et à Brest, de nombreuses voies ont été créées ainsi qu'à Saint-Nazaire et à la Pallice.

A Bordeaux, on poursuit très activement la construction de la ligne dite de ceinture. Des voies de garage ont été posées et le nouvel établissement maritime de Bassens a été raccordé au réseau d'Orléans et a été doté de voies sur les quais ainsi que de garages.

Les appontements de Blaye ont été réunis au réseau de l'Etat, ce qui fait que Bordeaux a été doté de près de 50 kilomètres de voies.

A Marseille, on a amélioré les voies du bassin de la Pinède et on a agrandi la gare de formation de trains d'Arcen.

L'évacuation des marchandises par les fleuves et canaux a également été d'un grand secours pour certains de nos ports. Mais, par suite de la mauvaise politique adoptée avant guerre en vue d'utiliser ce moyen d'évacuation, seuls quelques ports ont pu y recourir.

Ce qu'il faut dire, c'est que la Seine aura été d'une bien grande utilité pour le dégagement de nos ports du Havre et de Rouen.

D'après un extrait de la *Dépêche de Rouen*, publié dans le *Journal*

du Havre, du 28 Janvier 1919, le tonnage transporté de Rouen, par la Seine, dans la direction de Paris aurait été :

en 1913 de 3.491.739 tonnes.	
en 1914 de 3.087.509	»
en 1915 de 5.182.364	»
en 1916 de 6.206.700	»
en 1917 de 6.360.001	»
en 1918 de 7.254.788	»

Malgré l'accroissement de l'outillage, l'utilisation de nouveaux quais, l'intervention de l'Etat dans les manutentions et les évacuations des marchandises, la construction de nouvelles voies ferrées dans les ports, on est obligé de constater que, dans la plupart de ces derniers, la capacité d'évacuation c'est-à-dire la possibilité de transporter à l'intérieur les marchandises déchargées est inférieure à la capacité de réception. Nos grands ports ont tous été et sont encore actuellement engorgés. Du Havre, par exemple, il ne peut être expédié à l'intérieur au maximum par mois que 375.000 tonnes par chemin de fer et 200.000 par eau. Or, la quantité de marchandises débarquées a souvent dépassé ce chiffre. De plus, il n'a pas toujours été possible de transporter le maximum indiqué.

Sans doute, les manutentions ont été plus grandes dans quelques-uns de nos ports dont certaines portions ont été réservées aux puissances alliées pour leurs opérations, les voies ferrées ont souvent aussi été accaparées pour les besoins militaires. Il n'en reste pas moins que l'intervention de l'Etat dans l'organisation des ports et sa substitution aux différentes entreprises indépendantes ont été presque toujours défectueuses. La bureaucratie s'est introduite avec souvent un personnel trop peu documenté sur le commerce maritime. Des mesures immédiates n'ont pas été prises lorsqu'il aurait fallu. Des ordres, des contre ordres ont souvent été donnés, des luttes de service à service se sont produites. Le résultat a été forcément un retard dans le déchargement et le chargement des navires qui ont été immobilisés, de ce fait, beaucoup trop longtemps.

QUATRIÈME PARTIE

Situation de l'Armement Maritime en France DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 1919 et l'avenir de notre Marine marchande

Dans l'article 1^{er} de la Charte partie type du 15 Mars 1918, il était inséré que la durée de la réquisition ne dépasserait pas « toute-fois le délai de 6 mois après le délai fixant la cessation des hostilités ». D'ailleurs, M. Bouisson, Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine marchande avait déclaré au moment de la signature de l'armistice : « Rien ne me défend de libérer, par anticipation, un certain nombre de lignes ». Et de fait, l'armement maritime redevient libre peu à peu. Il va dès lors, convenir d'adopter une politique nouvelle plus conforme aux intérêts du pays.

Nous allons donc consacrer cette IV^e partie à l'étude de la situation de l'armement en France depuis le 1^{er} Janvier 1919 et aux mesures qu'il faut envisager pour avoir une Marine marchande correspondant à nos besoins.

Nous examinerons à cet effet :

Dans un chapitre I^{er} la question de la construction, des achats de navires à l'étranger et des affrètements.

Dans un chapitre II, celle de l'armement maritime proprement dit.

Dans un chapitre III, celle des ports et de leurs communications avec l'arrière pays.

CHAPITRE I

LA CONSTRUCTION, LES ACHATS DE NAVIRES A L'ETRANGER ET LES AFFRÈTEMENTS

Au point de vue du tonnage, notre flotte marchande est considérablement amoindrie. En effet, nous ne disposons guère beaucoup plus en Janvier 1919 que de 1.500.000 tonnes, parce que nous n'avons pas remplacé nos unités perdues. De plus, il faut dire que nous possédons des navires fatigués et souvent même usés auxquels de coûteuses et longues réparations seront indispensables. C'est qu'il a été demandé à notre flotte depuis Août 1914 un effort considérable. Bien souvent, on n'a fait sur nos bâtiments que des réparations de fortune. Le charbon consommé n'a pas toujours été de bonne qualité. Les passages en cale sèche n'ont pas toujours été effectués régulièrement ainsi qu'il convenait. Enfin, il ne faut pas oublier qu'un navire n'est utilisable que pendant un temps relativement court. Le rendement intensif qu'on a exigé de nos bateaux n'a pu que contribuer à abréger encore cette durée.

Il y a, par contre, à côté de nous des pays qui ont une puissance maritime presque égale ou même supérieure à celle d'avant-guerre. Nous voulons parler par exemple de l'Angleterre qui, dans un an, aura remis sa flotte au même point qu'en 1914 ; de l'Amérique, qui se crée une flotte très importante ; du Japon, qui a pratiqué très activement une politique de construction depuis quatre ans.

Et cependant, malgré la cessation des hostilités, il nous faut des navires. Nous en avons un pressant besoin, d'abord, pour suffir au ravitaillement de notre pays, pour reconstituer nos régions envahies, puis, lorsque notre commerce d'exportation va recommencer, pour pouvoir transporter nos produits à l'étranger et enfin, pour amener des marchandises sur les marchés importants qui seront reconstitués dans nos grands ports.

Comme nous sommes contraints d'avoir recours aux flottes étrangères pour nos transports, celles-ci ne pourront que s'enrichir et devenir, par conséquent, plus puissantes, elles feront ainsi une sérieuse concurrence à la nôtre au grand détriment de notre commerce.

Avant les hostilités, nos importations et nos exportations se faisaient souvent sur des navires allemands. Nous devons éviter qu'après la guerre, des bâtiments alliés ne remplacent ces derniers.

Il nous faut donc, dès maintenant, reconstituer notre flotte de commerce.

Tout d'abord, nous devons compter sur l'attribution de navires ennemis. Depuis la signature de l'armistice, les alliés ont pris possession de la flotte commerciale austro-allemande, mais ont assumé la charge de ravitailler les puissances ennemies. Une répartition sommaire a été faite de ces bateaux qui continuent cependant à battre pavillon interallié, et qui sont presque tous affectés au transport de marchandises en Allemagne.

Dans le traité de paix avec l'Allemagne, il a été inséré que cette puissance reconnaissait le principe de la compensation tonneau par tonneau en matière de perte de la flotte marchande et de pêche et qu'elle livrerait aux alliés tous ses navires de 1.600 tonnes et au-dessus, la moitié de ceux jaugeant entre 1.000 et 1.600 tonnes, des chalutiers à vapeur, des bateaux de pêche, etc... Il est tout à fait juste que l'Allemagne répare matériellement tous les dommages qu'elle a causés par la guerre sous-marine. Mais, si l'on considère que les pertes mondiales ont été, pendant toute la durée de la guerre, de près de 15 millions de tonnes et qu'en 1914, l'Allemagne ne disposait que de 5.664.055 tonneaux de navires, on se rend compte que le principe de la réparation tonne par tonne ne pourra pas avoir son effet complet, surtout si, ainsi qu'ils le prétendent, les Etats-Unis et le Brésil conservent l'un et l'autre l'intégralité des navires internés chez eux. Les Etats-Unis qui ont perdu environ 340.000 tonnes de navires en récupèrent 600.000. Le Brésil qui a eu sa flotte diminuée de 25.000 tonnes en garderait 200.000.

De toute façon, la part de la France menace d'être faible et il est certain que nous ne recevrons pas de l'Allemagne les 920.000 tonnes de navires que nous avons perdues par fait de guerre.

En outre, il ne faut pas oublier que les navires qui nous seront donnés ne seront pas tous neufs et qu'il y aura forcément de vieilles unités susceptibles de ne rendre des services que pendant un nombre d'années restreint.

Le traité de paix prévoit bien encore que pendant cinq ans les

alliés pourront faire construire par les chantiers maritimes allemands, un maximum de 200.000 tonneaux de navires par an.

Quoiqu'il en soit, il est certain que le nombre des bateaux qui reviendra à chacun des alliés sera faible. On espère que la France recevra environ 400.000 tonnes de navires. Une décision définitive sera prise prochainement sur la répartition du tonnage entre eux. Cette opération est très délicate et a soulevé de gros problèmes. On s'est demandé sur quelles bases serait réglée l'attribution des navires : tiendrait-on compte des pertes subies par chaque état ? Ou bien, s'appuierait-on sur les sacrifices de chacun d'eux ? Dans le premier cas, la France recevrait un nombre de bateaux beaucoup plus faible que dans le second. En effet, elle serait précédée par l'Italie et par la Grèce qui ont perdu respectivement 42,9 % et 41,6 % de leur tonnage. La France ne viendrait qu'en troisième lieu avec 40,2 % précédant l'Angleterre dont les pertes atteignent 35,9 %. Mais, si l'on tient compte des sacrifices, il est incontestable que la France, qui a consacré tous ses efforts aux fabrications de guerre au profit des alliés, doit se voir attribuer une très large part du tonnage ennemi.

On a également très longuement discuté sur le point de savoir s'il convenait d'enlever complètement à l'Allemagne sa Marine marchande. Il est certain que si ce pays ne possède plus de navires, il devra, pour ses importations et ses exportations, avoir recours aux puissances étrangères. Ce sera donc de grosses sommes d'argent qui en sortiront et cela à notre grand détriment car nous sommes créanciers et il n'est pas de notre intérêt de voir l'Allemagne s'appauvrir.

Comme la France a besoin de réparer ses pertes et de revenir dans le plus bref délai à sa puissance maritime de 1914, il lui faut construire. Nos chantiers doivent, dans un court espace de temps, se consacrer entièrement et exclusivement à la construction de navires et ainsi, renaîtra en France l'industrie de la construction navale qui ne peut que contribuer à accroître l'indépendance de notre pays, et à ne plus nous mettre à la merci des Marines marchandes étrangères.

Il s'agit de déterminer le genre de navires que nous devrions construire. Il faudrait tenir compte des services spéciaux que chacun d'eux est appelé à rendre, et pour cela, ils devraient être construits d'après des types différents. Nous ne devrions pas, ainsi qu'il a été procédé en Amérique et en Angleterre, construire des navires en série d'après un certain nombre de types. Bien que ce genre de construction, appelé « standardisation » soit très avantageux pour un pays et permette d'obtenir un grand nombre de bâtiments à un

taux moins élevé et très rapidement, ce procédé ne peut convenir qu'aux puissances qui ont un fret d'exportation composé principalement de marchandises lourdes et encombrantes, comme les charbons, les minerais, les bois, ce qui n'est pas le cas pour la France, tout au moins, en général. Sans doute, allons nous maintenant disposer d'un fret lourd de sortie constitué par les minerais de fer, dont l'exploitation sera intensifiée dans les bassins de Caen et de Briey, auxquels vient s'adjoindre tout le bassin lorrain. Mais, de toute façon, si nous avons besoin de quelques unités de même type pour transporter ces minerais, il ne faudrait consacrer la standardisation qu'à ce genre de bâtiments ou aux navires charbonniers.

L'avenir de la navigation maritime française est surtout dans l'établissement de lignes régulières, sur lesquelles devraient être mis en service des vapeurs de charge ou des vapeurs mixtes, ces derniers pouvant transporter à la fois des passagers et des marchandises. L'avantage de ceux-ci, c'est qu'avec leur emploi, on peut réduire le nombre des paquebots qui sont d'une exploitation coûteuse et bien peu rémunératrice. Le seul inconvénient est que la durée des parcours est allongée parce que, dans chaque escale, le navire dépose et prend des marchandises, ce qui le retient nécessairement un certain temps.

Outre ces deux sortes de navires, il faudrait également construire des paquebots rapides, permettant, en particulier, de réunir la France à l'Amérique du Nord et à l'Amérique du Sud. Il nous est, en effet, facile, de profiter de notre position géographique pour doter notre flotte de navires rapides et possédant le confort désiré par la clientèle. De plus, il ne faut pas oublier le rôle que ces unités sont appelées à jouer en temps de guerre comme croiseurs auxiliaires.

Nos armateurs ont par tous les moyens essayé d'augmenter leur flotte. Ils ont passé de nombreuses commandes aux constructeurs français, qui pour la plupart doivent au préalable achever celles qu'ils avaient reçues avant guerre. Nos compagnies de navigation se sont également adressées aux chantiers étrangers, particulièrement aux chantiers anglais, et ce n'est pas sans de nombreuses difficultés qu'elles ont pu arriver à pouvoir faire accepter leurs commandes ; le Gouvernement français n'ayant pas toujours appuyé ou même autorisé les demandes d'achat individuelles faites à l'étranger. En outre, la taxation des frets par le Gouvernement français n'est pas un facteur qui puisse inciter nos armateurs à commander de nombreux navires. Les armateurs britanniques ne sont plus taxés, en ce qui concerne du moins une grande partie de leurs navires. C'est ainsi qu'en Octobre 1919, le fret imposé de la Tyne sur Rouen est de 22 shillings 6 pence pour les charbonniers fran-

çais, tandis que sur le marché libre les Anglais obtiennent au moins 35 shillings par tonne transportée. Ceci pourrait donc expliquer pourquoi les Anglais peuvent se rendre acquéreurs de navires immédiatement et à n'importe quel prix en les amortissant rapidement, alors que les français ne le peuvent pas si on ne leur rend pas la liberté dans l'établissement des taux de fret.

De son côté, le Gouvernement qui s'était engagé à compenser les pertes de la Marine marchande essaie de refaire une flotte de commerce puissante. M. Bouisson a déclaré à la séance de la Chambre des Députés du 2 Août 1918 : « la capacité des chantiers français après la guerre sera de 500.000 tonnes par an, c'est-à-dire de 1.500.000 tonnes dans les trois ans. Dans ces conditions, je puis donc dire, dès aujourd'hui, qu'on pourra remplacer 1.500.000 tonnes ». Il a même dit plus tard que : « toutes les dispositions étaient prises pour assurer en France, la construction de 3 millions de tonnes en cinq ans ».

Ce programme de 3 millions de tonnes a été établi après consultation des armateurs, par le Commissaire aux Transports Maritimes, sur leurs besoins personnels d'après guerre.

Nous ne pouvons que souhaiter que pareil résultat soit obtenu, mais, il est à craindre qu'il ne soit pas possible de l'atteindre. Avant les hostilités, la capacité de production de nos chantiers était annuellement de 250.000 tonnes, un effort considérable devra donc être fait pour arriver au chiffre indiqué par le Commissaire aux Transports Maritimes.

Ce n'est pas que nous manquions de chantiers. Avant la guerre, pour ne citer que les principaux, existaient :

- la Société des Ateliers et Chantiers de Bretagne,
- » » » Travaux de Dyle et Bacalan,
- » » » Ateliers et Chantiers de France,
- » » » Chantiers et Ateliers de la Gironde,
- » » » Ateliers et Chantiers de la Loire,
- » » » Forges et Chantiers de la Méditerranée,
- » » » Chantiers et Ateliers Augustin Normand,
- » » » Provençale de Construction Navale,
- » » » Chantiers et Ateliers de Provence,
- » » » Anciens Etablissements Henri Sâtre,
- » » » Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoet).

Pendant la guerre, il s'en est constitué un certain nombre d'autres dont les plus importants sont :

- les Chantiers Industriels et Maritimes de l'Adour,
- la Société des Chantiers Généraux,

la Société des Chantiers Navals Français,
 la Compagnie Générale de Construction Navale,
 la Compagnie Générale de Matériel Naval,
 la Société Normande de Constructions Navales.
 » » des Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest,
 les Chantiers de la Seine Maritime.

Mais, il faut se demander si ces chantiers auront à leur disposition les tôles qui leur sont nécessaires. Nos aciéries ne sont pas en état de les leur fournir en quantité suffisante. En effet, la plupart de celles qui travaillaient pour la Marine se trouvent dans les régions récemment libérées et il faudra un certain temps avant que leur mise en exploitation soit possible. Il est vrai qu'on obtiendra vraisemblablement de l'étranger ce qui nous manque comme matériaux, mais chaque pays a d'abord le souci de suffire à ses propres besoins avant de pourvoir à ceux des autres.

Dès que nous aurons des tôles, il faudrait que nos chantiers fussent en état de construire des navires à des prix équivalents à ceux des chantiers étrangers et particulièrement des chantiers anglais. S'ils étaient plus élevés, nos armateurs seraient obligés de pratiquer des taux de fret également plus hauts que ceux de nos voisins et cela au détriment de toute notre industrie et de notre commerce maritime.

Pour éviter cet inconvénient, c'est-à-dire pour que les constructeurs français pussent fournir aux armateurs des bâtiments à des prix égaux à ceux des navires anglais, il conviendrait que l'Etat prit à sa charge la différence entre le prix de production français et anglais.

De plus, les anciens chantiers ont bien recours à leur personnel d'avant-guerre, ingénieurs, contre-maîtres, ouvriers, mais une partie a disparu et il faut reformer de nouveaux éléments, aussi bien pour les anciens chantiers que pour les nouveaux.

Enfin, ce qui est essentiel, c'est qu'on semble disposé à mener une politique de construction intensive non seulement pour pouvoir compenser nos pertes mais pour que le tonnage de notre flotte puisse répondre aux exigences de notre commerce extérieur et dépasse le chiffre qu'il atteignait au 1^{er} Août 1914.

D'après les indications récentes de MM. Klotz et Claveille respectivement Ministre des Finances et des Travaux Publics, les disponibilités des Chantiers français privés pour les constructions pouvant être achevées avant le 1^{er} Juillet 1922 s'élèvent à :

Paquebots et mixtes.....	261.000 tonnes brut.
Cargos.	408.000 tonnes brut.
Soit au total.....	669.000 tonnes brut.

Les arsenaux de la Marine de guerre construisent également des cargos et d'après les projets du Gouvernement on pourrait y mettre en chantier en dehors des commandes qui leur ont été adressées :

	55.000 tonnes de paquebots
et	50.000 » de cargos
soit.....	105.000 tonnes.

Donc, au total, la production qui pourrait être obtenue en France jusqu'au 1^{er} Juillet 1922 serait de 774.000 tonnes, ce qui est loin des chiffres prévus par M. Bouisson.

Pour construire ses 3 millions de tonnes, M. Bouisson avait préparé une loi portant ouverture d'un crédit de 2 milliards de francs. Son projet de loi a été repris par MM. Klotz et Claveille qui ont demandé d'imposer aux contribuables une dépense de 1830 millions en vue de la reconstitution de la flotte commerciale française.

Jusqu'ici, il avait été accordé au Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine marchande 850 millions de crédit par les lois des 25 Mars 1918, 31 Décembre 1918 et 31 Mars 1919. Avant de prendre une décision, la Commission de la Marine de la Chambre des Députés avait invité le Gouvernement à fournir des renseignements chiffrés sur l'état actuel du compte spécial du Commissariat aux Transports Maritimes qui outre les 850 millions votés par le Parlement a dû s'augmenter des bénéfices éventuels obtenus dans l'exploitation par l'Etat des navires réquisitionnés. Enfin, la Chambre des Députés a récemment voté cette loi de reconstitution de notre Marine marchande.

Sans doute, la nouvelle somme demandée paraît énorme ; mais cette dépense ne peut être qu'utile aux Français. Cet argent qui ne sortira pas de France servira à redonner la vie à notre industrie des constructions navales qui emploie beaucoup d'ingénieurs et d'ouvriers et à favoriser notre commerce et notre industrie, en général.

Mais, en monopolisant tous les chantiers navals, l'Etat se fera le concurrent des particuliers et empêchera les armateurs de commander les navires dont eux seuls pourraient raisonnablement définir les caractéristiques.

De plus, il est certain que la construction par les arsenaux de la Marine d'un certain nombre de bateaux permettrait d'accroître plus rapidement notre flotte de commerce. Mais, il ne faut pas oublier que les arsenaux travaillent dans des conditions économiques désastreuses.

Enfin, ce qui est à déplorer dans l'accomplissement par l'Etat

d'un programme aussi vaste, c'est que l'administration n'aura aucun moyen technique ou administratif d'en suivre la bonne exécution.

D'après les derniers renseignements que nous possédons, il y aurait actuellement en construction dans les chantiers français pour les compagnies françaises :

9 paquebots d'un tonnage global de	97.000 tonnes.	
dont le <i>Paris</i> .		
84 cargos d'un tonnage global de	262.906	»
115 remorqueurs.	16.900	»
29 chalutiers et patrouilleurs.	4.100	»
31 bateaux de pêche à moteurs.	5.870	»
16 voiliers.	4.420	»
174 chalands.	119.025	»

Soit au total 510.221 tonnes.

Outre le tonnage construit en France, nous pouvons également compter sur l'appui de nos alliés, les Anglais et les Américains.

Dans un article du *Fairplay* du 13 Juin 1918, était écrit : « ce qu'imposent les circonstances, c'est une discussion loyale et pratique entre la Grande Bretagne et l'Amérique, sur les conditions de l'aide à promettre à la France en fait de navires à mettre à sa disposition, immédiatement après la guerre, de façon qu'elle soit placée sur le même plan que nous, jusqu'à ce qu'elle puisse voler de ses propres ailes ».

« Que nos finances resteront à sa disposition, cela va sans dire. Mais, ce dont elle aura le plus besoin, c'est des navires à sa disposition, à employer comme bon lui semblera ».

Comme suite à ces bonnes intentions de l'Angleterre à l'égard de notre Marine marchande a été conclu, à la fin de 1918, après des négociations poursuivies depuis le 1^{er} Janvier 1918 entre M. Clémentel et Sir Joseph Maclay, un accord comportant la cession de 500.000 tonnes de jauge brute de navires livrables 1/3 dès la fin des hostilités, 1/3 dans le courant de la première année et le dernier 1/3 dans le courant de la deuxième.

M. Bergeon a signalé également, dans son rapport de 1918, l'excellent état d'esprit qui existait à notre égard aux Etats-Unis. M. Walter Berry, président de la Chambre de Commerce Américaine de Paris, a dit au banquet du 4 Juillet 1918 : « Pendant que votre mur vivant contenait les hordes enivrées de domination universelle, les contenait pour nous, vos chantiers navals étaient déserts et votre flotte marchande tombait en ruines.

« Après la guerre, nous sommes prêts à vous donner les navires

nécessaires pour reprendre pleinement votre commerce maritime ».

A la séance de la Chambre des Députés du 21 Novembre 1918, M. André Tardieu, Commissaire du gouvernement français aux Etats-Unis, a déclaré qu'il fallait compter sur l'aide des Etats-Unis soit pour la cession de tôles d'acier, soit pour celle de navires ou soit pour l'affrètement de bâtiments.

On espère arriver prochainement à la réquisition d'environ 200.000 tonnes de navires en acier que M. André Tardieu, avait commandés en Juin 1917, sur les instructions du gouvernement français et que le *Shipping Board* avait réquisitionnés au mois d'Avril suivant.

D'autre part, des négociations sont actuellement en cours avec le *Shipping Board* des Etats-Unis pour le placement d'une commande, dans les chantiers américains, de 500.000 tonnes de navires, avec transfert de pavillon pour le compte du Gouvernement ou des armateurs français, une partie de ces navires pouvant être représentée par des bâtiments actuellement en construction pour le compte du *Shipping Board*.

Mais, avant de conclure quoi que ce soit avec le *Shipping Board* qui n'est que la couverture de marchands de navires américains, les armateurs étudient des propositions qui leur ont été faites avec l'agrément du gouvernement canadien par le consortium des chantiers navals et des banques du Canada et qui ont pour objet de mettre à leur disposition 500.000 tonneaux de vapeurs en acier dont 40.000 tonneaux livrables immédiatement, 72.000 tonneaux avant la fin de l'année et le complément dans le courant de 1920. Cette offre est très avantageuse parce que ce tonnage serait construit suivant des spécifications françaises sous le contrôle d'ingénieurs français agréés par les armateurs français et surtout parce que, pour éviter toute sortie de numéraire et consentir un crédit assez long, le paiement pourrait être effectué en valeurs de l'Etat français, rentes, Bons du Trésor, obligations de la Défense nationale.

Cette aide de la part de nos alliés, à laquelle il est juste de rendre un précieux hommage, nous sera d'un très grand secours. Toutefois il serait préférable que les navires que nous pourrions acquérir ne fussent pas uniquement des bâtiments construits en série pour les besoins de la guerre. Car, ces navires, d'un type spécial, auront une durée d'utilité beaucoup moindre que les autres et ne correspondraient pas aux exigences de notre trafic.

Ce qu'il faut surtout éviter, c'est d'acheter, ainsi que l'a fait le Gouvernement français, des navires du genre des 118 bateaux en bois, cédés par les Etats-Unis. Ces navires, ainsi que l'a montré la Revue américaine du *Shipping Board*, du 8 Février 1919, sont

presque totalement inutilisables. Ils ont en effet été construits dans des conditions défectueuses et, depuis qu'on les a utilisés, ils ont tous subi de longues réparations et les marchandises qu'ils transportent sont trop souvent et en trop grande quantité avariées.

Il serait encore un autre moyen de compenser notre insuffisance de tonnage, ce serait d'affréter à l'étranger les navires qui nous sont indispensables. Mais, il ne faut pas compter, à part l'aide promise par nos alliés, sur la possibilité d'arriver à de nouveaux affrètements. Le tonnage va, en effet, être très demandé, car toutes les puissances susceptibles d'avoir des bâtiments disponibles les utiliseront pour reconstituer leur stock de marchandises et leurs marchés. Il en résultera, outre la difficulté de trouver des unités, que le taux d'affrètement sera très élevé.

Malgré le secours qui nous viendra des alliés, il nous faut donc mettre en activité nos chantiers de constructions. Et, lorsque nous serons arrivés à exécuter le programme qui a été tracé par le gouvernement et à satisfaire à toutes les demandes de nos armateurs, nos chantiers ne devront cependant pas diminuer leur capacité de production. Ils devront être en état d'exécuter, à leur tour, des commandes pour l'étranger. Déjà, avant la guerre, ils avaient à satisfaire une clientèle étrangère. Ils avaient bien la réputation de construire très lentement, beaucoup plus que les chantiers anglais. Cependant, on savait qu'ils construisaient bien, que le travail était bien exécuté et fini.

Il faudrait, en résumé, que nos chantiers portassent leur moyenne annuelle de construction à un chiffre supérieur à celui qui existait jusqu'en 1914.

CHAPITRE II

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 1919

Depuis le 1^{er} Janvier 1919, la situation économique de l'armement maritime en France s'est sensiblement modifiée. Le régime de la réquisition générale a été peu à peu supprimé. Les armateurs n'ont pas encore repris la libre disposition de leur flotte, car leurs navires sont toujours soumis au régime des licences, comme avant la réquisition générale. Le Gouvernement a donc conservé le contrôle de la Marine marchande, mais néanmoins les armateurs ont pu rentrer en possession de leurs unités et redevenir ainsi un peu plus maîtres de leur exploitation.

Outre les quelques navires réquisitionnés dont il a encore à s'occuper, l'Etat a encore la possession de quelques affrétés qui servent au ravitaillement de la France. Ces bateaux sont confiés, en principe, en gérance aux compagnies françaises de navigation en vertu du contrat de gérance du 15 Avril 1918 que nous avons examiné dans le chapitre I^{er} de notre II^e partie. Mais, il est regrettable de constater que certaines de ces unités aient été gérées par des compagnies étrangères.

La France a enfin reçu, comme les autres nations alliées, un certain nombre de navires ennemis. Ces bâtiments ainsi que nous l'avons vu, ne nous ont été remis qu'à titre provisoire. La répartition définitive doit en être faite prochainement.

Pour le moment, ils battent pavillon interallié. Le gouvernement français a décidé de confier la gérance de ces unités aux compagnies françaises de navigation en vertu de deux contrats, l'un concernant les paquebots ; l'autre les vapeurs de charge. Chaque Compagnie a donc reçu un certain nombre de bâtiments.

Le contrat type de gérance totale applicable aux paquebots de

provenance ennemie mis à la disposition de la France n'a été présenté aux différentes compagnies de navigation que vers la fin du mois d'août 1919 c'est-à-dire plusieurs mois après que celles-ci avaient à gérer ces navires. Jusqu'à cette époque différents projets avaient bien été proposés mais ils n'avaient pas reçu l'approbation de tous les armateurs.

En vertu de ce contrat, le gérant s'engage « à exploiter pour le compte de l'Etat et sous la direction du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine marchande le ou les paquebots de provenance ennemie qui lui ont été confiés en gérance ».

« A cet effet, il met à la disposition du Gouvernement français son organisation technique et commerciale... » Comme obligations essentielles, l'Etat paie tout le combustible (charbon, briquettes, huiles et essences), les frais de transport, de quais, wharfs, hangars, les pilotages, taxes de consulat, droits de canal, frais de chargement et de déchargement des cargaisons et d'une manière générale toutes les charges, que le gérant ne supporte pas.

Il assure la couverture complète des risques de guerre et de mer, rembourse au gérant toutes les dépenses engagées par lui pour provisions, rémunérations et indemnités des capitaines et des équipages.

Il prend également à sa charge les sursoldes à distribuer aux équipages pour le transport des explosifs ou autres marchandises dangereuses assimilables aux explosifs ainsi que les dépenses de réparation (à l'exclusion des dépenses d'entretien) et la fourniture des pièces de rechange. Le Gouvernement français assure le passage périodique des navires en cale sèche et en supporte tous les frais en résultant.

Le gérant paie les dépenses d'entretien, les provisions de machines (eau, huiles, etc...) recrute et entretient les états-majors et les équipages, avance toutes les provisions et tous les gages et rémunérations des capitaines, officiers et équipages.

Il maintient les navires dans leur coque, leur machine et tout leur armement en bon état de fonctionnement.

Il exécute, sous les ordres et la direction du Service des Transports Maritimes, les obligations mises à la charge du Gouvernement français par le Comité interallié. Il doit, d'accord avec ce service, adopter les mesures propres à assurer la meilleure utilisation et le meilleur rendement possible des navires.

Le gérant reçoit, pour les approvisionnements de machines et l'entretien des navires, une indemnité forfaitaire calculée d'après un barème annexé au contrat.

L'Etat lui paie également une indemnité spéciale pour intérêts sur débours de 3 % sur la somme des avances qu'il fait.

En outre, il lui alloue les indemnités suivantes :

1^o Jusqu'au 1^{er} Juillet 1919 :

- a) 0 fr. 50 par tonneau de jauge brute et par mois.
- b) une commission de fret fixée à raison de 1 % sur le montant de la recette des passagers emportés et des marchandises à l'exclusion des passagers d'Etat.

2^o A partir du 1^{er} Juillet 1919 :

- a) 1.500 fr. par mois et par navire et au prorata par partie de mois (chaque jour comptant pour 1/30^e).
- b) une gratification sur les transports effectués calculés à raison de 0 fr. 25 % de la recette totale des passagers et marchandises transportées à l'exclusion des passagers d'Etat et de 0 fr. 10 % sur la recette procurée par ces derniers.

Il est enfin spécifié dans le contrat que le gérant peut réclamer le paiement des commissions usuelles payées par lui à des intermédiaires pour les frets de sortie et de remplissage à l'importation qu'il aura procurés aux navires.

Pour la nourriture des passagers, un contrat spécial est passé pour chaque espèce de voyage. Les compagnies de navigation ont hésité avant d'accepter de signer ce contrat, car elles ont estimé que les indemnités de gérance qui leur sont accordées sont insuffisantes. En effet, les paquebots transportant principalement des passagers de l'Etat, le gérant ne pouvait toucher jusqu'au 1^{er} Janvier 1919 aucun pourcentage sur les recettes procurées par ceux-ci. Depuis, cette époque, il touche bien 0 fr. 10 % sur les recettes des passagers d'Etat, mais, par contre, l'indemnité de 1 % sur les recettes des passagers de commerce et des marchandises a été abaissée à 0 fr. 25 %.

En ce qui concerne les vapeurs de charge ex-ennemis, le contrat qui leur est applicable a été présenté aux compagnies de navigation en Avril 1919. Celles-ci l'ont accepté ainsi que l'avenant à ce contrat qui leur fut soumis en Août.

Dans son ensemble le contrat est analogue au contrat du 15 Avril 1918 que nous avons étudié précédemment. Les vapeurs de charge, à la différence des paquebots, sont armés non pas par les compagnies de navigation mais par l'Etat. Celles-ci n'ont qu'à assurer la gérance des navires qui leur sont confiés, conformément aux instructions qu'elles reçoivent du Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine marchande.

Il leur est alloué comme indemnité :

1^o Des frais de gérance fixés à raison de 0 fr. 50 par tonne de jauge brute et par mois.

2^o Une commission de fret de 1 % sur le montant de la recette des marchandises et des passagers.

L'avenant à ce contrat qui a été présenté en Août a modifié les frais de gérance qui sont depuis le 1^{er} Juillet de 1.500 fr. par navire et par mois, ou, en cas de mois inachevé, de 50 francs par navire et par jour (chaque jour comptant pour 1/30 de mois).

Tous ces navires ex-ennemis n'ont guère été jusqu'ici d'une très grosse utilité à la France, sauf peut être les quelques paquebots qu'elle a reçus car les vapeurs de charge ont en général été affectés au ravitaillement des pays ennemis et de plus, beaucoup ont besoin de sérieuses réparations par suite des longs voyages qu'on leur a fait effectuer et du mauvais état dans lequel ils se trouvaient par suite du défaut d'entretien. En outre, ces navires particulièrement ceux qui ont été utilisés pour les besoins de la France n'ont pas toujours eu l'affectation qu'il aurait fallu leur donner pour en tirer le plus d'avantages possibles.

Actuellement, où nous sommes obligés de nous refaire pour ainsi dire une nouvelle flotte de commerce, il conviendrait de prendre les mesures les plus aptes au développement de notre Marine marchande car il est incontestable que notre armement se trouve dans une bien fâcheuse situation.

Ainsi que nous avons pu le constater au cours de cette étude, nous manquons de navires et, de ce fait, les flottes marchandes étrangères nous font une concurrence qui risque d'être très dangereuse. L'Angleterre, qui, grâce à sa politique active de construction navale, a en grande partie réparé ses pertes, a rétabli, dès la signature de l'armistice, presque toutes ses anciennes lignes. Les Etats-Unis, par suite de la constitution d'une grande flotte de commerce, créent des lignes de navigation. Tout ceci est au désavantage de la France qui se voit enlever une partie de son trafic. L'importance n'est pas grande actuellement, étant donné les quantités considérables de marchandises que nous avons à transporter ; mais il n'en reste pas moins que les chargeurs s'habituent ainsi à faire acheminer leurs produits sur des bâtiments étrangers et il faudra lutter plus tard pour leur faire reprendre l'habitude de s'adresser aux compagnies françaises.

Il est une autre question très angoissante pour notre Marine marchande, c'est celle du combustible. La France, par suite du long temps qu'il lui faudra pour remettre en exploitation ses mines de charbon, se voit dans la nécessité d'importer de l'étranger de gros

stocks de combustible. L'Allemagne, en vertu du traité de paix, lui doit un contingent annuel qui a été déterminé. La Belgique lui en cèdera également. Mais la presque totalité du charbon de soutes nous est fournie, comme avant la guerre, par l'Angleterre. Or, par suite de la réduction du nombre d'heures de travail dans les mines, la production s'est trouvée considérablement diminuée et les quantités de charbon accordées à chaque puissance par cet état ont été réduites. Les Etats-Unis doivent également nous approvisionner en combustible. On envisage actuellement la possibilité de faire usage de pétrole et de mazout pour remplacer le charbon ce qui aurait l'avantage de réduire la durée des escales de charbonnage et d'être plus économique pour un rendement équivalent. On construit beaucoup de navires sur lesquels on emploiera ce genre de combustible.

Faut-il s'attendre à une baisse des taux de fret ? sans doute, par suite de la concurrence, les prix de transport seront moins élevés. Mais ils seront cependant très hauts à cause du coût des navires, du renchérissement du prix des charbons, des augmentations de salaires et des traitements accordés par les Compagnies de navigation à leur personnel et de la réduction du nombre d'heures de travail.

Pour favoriser notre Marine marchande, il serait nécessaire de nous corriger de toutes nos anciennes erreurs et de bien nous pénétrer de cette idée qu'il nous faut une flotte puissante, de façon à ce que nous ne soyons plus contraints de faire appel au pavillon étranger pour les besoins de notre commerce, et que la plus grosse partie des transports maritimes de notre pays soit effectuée sous pavillon français. Nous ne pourrions, de cette façon, que conserver notre richesse, car, les frets payés aux compagnies étrangères constituaient pour nous un appauvrissement.

Pour réaliser ce programme, il conviendrait, tout d'abord, que l'Etat adoptât une nouvelle politique. Il faudrait qu'il renoncât à toute immixtion dans la gestion de notre flotte. L'armement doit être libre. Nous avons fait pendant la guerre une expérience assez significative de l'incapacité de l'Etat en matière de Marine marchande avec la réquisition générale.

La meilleure des preuves qu'un armement libre peut facilement exister est qu'avant la guerre la moitié de notre flotte marchande était ainsi exploitée. Il suffit également de considérer, qu'à l'étranger, l'armement libre est la formule dont on ne s'écarte pas.

Cependant, malgré les résultats fâcheux de la gestion par l'Etat de notre Marine marchande, persiste encore dans certains milieux parlementaires l'idée de constituer une flotte d'Etat.

M. Bouisson déclara le 21 Novembre 1918, à la Chambre des Dé-

putés, que sur les 3 millions de tonnes de navires dont il allait faire entreprendre la construction, il prélèverait certaines unités « qui constitueront la flotte d'Etat pour les relations entre la France et les colonies », et il a ajouté : « Il n'est pas possible que pour les caoutchoucs d'Indo-Chine... on puisse transporter ces caoutchoucs à 1.800 francs la tonne, comme on le faisait sous le régime libre, alors que de l'aveu de M. Loucheur, pour permettre une continuité de production à cette colonie, il ne faut pas que ce prix dépasse 500 francs ». Certes, ce taux de 1.800 francs était très haut, mais ce n'est pas une raison pour vouloir avoir une flotte d'Etat pour l'après-guerre car, avant 1914, les prix des transports qui étaient appliqués sur nos lignes coloniales n'étaient pas élevés, et croit-on qu'une flotte administrée par l'Etat soit susceptible de rendre plus de services qu'une flotte libre ? Le seul avantage qu'elle aurait serait peut-être de prélever des taux de fret plus bas, mais alors, elle serait en déficit et l'on ne voit pas pourquoi notre paysan de la Brie supporterait des charges nouvelles pour favoriser quelques firmes coloniales, qui peuvent être soutenues par d'autres moyens.

Plus récemment a été présenté par MM. Klotz et Claveille un projet de loi ayant pour but de demander au Parlement d'imposer aux contribuables une nouvelle dépense de 1.830 millions en vue de la reconstitution de la flotte commerciale française. On sentait très bien dans ce projet que le Gouvernement n'avait pas perdu l'intention d'étatiser une certaine branche de l'industrie des transports maritimes. Il avait l'idée de céder une partie des navires construits aux armateurs et, avec ceux qui lui resteraient, il constituerait une flotte d'Etat.

Le Gouvernement, dans l'attribution des navires aux particuliers, s'engageait à les leur revendre dans les délais de 6 mois à partir de leur construction. Les armateurs protestèrent et reprochèrent au Gouvernement de se substituer à eux sans connaître leurs besoins et de mettre à la charge du pays des dépenses qu'ils pourraient effectuer eux-mêmes.

Après entente entre la Commission de la Marine marchande de la Chambre des Députés et le Gouvernement, on a substitué au système des constructions à tout risque par l'Etat, un ensemble de dispositions qui tendent à mettre les armateurs en demeure de se prononcer d'une manière précise et de prendre des engagements définitifs, faute de quoi le Gouvernement userait des crédits. Ce régime a été adopté par la Chambre des Députés en Octobre 1919.

L'Etat ne peut que gagner à laisser l'armement libre. Les compagnies de navigation, en effet, ne lui demanderont aucun secours. Elles ont déclaré qu'elles n'avaient plus besoin de primes à la navi-

gation, telles que les primes à la distance parcourue, aux tonnes transportées et la compensation d'armement. Elles espèrent suffire entièrement à leurs besoins et pouvoir exister complètement indépendantes.

La seule aide pécuniaire qui soit demandée à l'Etat consistera en quelques subventions à accorder aux lignes de services rapides et de paquebots de luxe avec l'Amérique du Nord et du Sud, par exemple, ou aux lignes coloniales.

Pour celles des autres lignes qui ne pourraient pas vivre sans secours financiers, il serait bon, sinon de les subventionner, du moins d'établir un régime de garantie d'intérêts.

Donc, dans l'ensemble, la protection indirecte que l'Etat pourra exercer vis-à-vis de sa Marine marchande ne grèvera pas beaucoup son budget.

Quoiqu'il en soit, qu'il s'agisse de subventions ou de garanties d'intérêt, il conviendrait que l'Etat n'imposât plus, en échange, de lourdes charges aux Compagnies. Il devrait passer avec elles des contrats postaux ou coloniaux sur une base plus raisonnable. Il faudrait que les avantages financiers qu'il accorde ne soient plus en disproportion avec les exigences qu'il impose. En 1914, sur certains parcours, les dépenses faites par les compagnies pour le compte de l'Etat dépassaient jusqu'à 5 fois la somme accordée comme subvention. L'Etat devrait donc bénéficier de beaucoup moins d'avantages que par le passé, et pour cela, il faudrait que les taux de fret qui lui seront appliqués fussent relevés et que pour ses passagers, il payât des prix de voyage moins bas.

Lorsque nous parlons d'armement libre, nous ne voulons pas dire pour cela que l'Etat doit complètement se désintéresser de sa Marine marchande. Il doit, au contraire, présider à son développement et pour cela, il serait bon de créer, au lieu d'un Commissariat aux Transports Maritimes ou d'un Sous-Secrétariat d'Etat à la Marine marchande, un véritable Ministère où seraient concentrées toutes les questions intéressant notre flotte de commerce qui sont divisées entre plusieurs Ministères. On éviterait ainsi les hostilités qui règnent entre services qui ne sont pas des mêmes départements ministériels. Il faudrait ensuite y placer un personnel très compétent dans les questions maritimes. Ce Ministère qui s'éclairerait des conseils, des avis, des demandes des armateurs ne pourrait ainsi que jouer un rôle très utile pour notre Marine marchande.

Il y aurait également intérêt à ce qu'une nouvelle politique douanière fût adoptée. Le protectionisme qui est le régime sous lequel nous vivons depuis 1870 sera sans doute celui qui continuera à exister. Il est vraisemblable qu'il ne fera pas place au libre échangeisme,

Mais, il devrait être appliqué avec beaucoup plus de modération qu'auparavant. Car, on ne peut pas conclure de son application qu'il ait contribué à développer notre industrie et notre commerce. On a surtout songé jusqu'ici à protéger notre agriculture et pourtant elle n'a guère fait de progrès. Les procédés chimiques et mécaniques dont il est fait application dans certains pays étrangers ont fait d'elle une véritable industrie et ont accru son rendement. En France, l'agriculture est demeurée très en retard précisément parce que l'agriculteur se sentant à l'abri de la concurrence étrangère ne s'est pas assez soucié d'augmenter sa production.

N'interdisait-on pas, jusqu'en 1914, dans le but de protéger l'élevage, l'introduction en France de viandes frigorifiées ? Or, au début de la guerre, on se rendit compte que pour suffire aux besoins de la défense nationale, ou tout au moins pour ne pas épuiser notre cheptel, il fallait autoriser l'importation de ces viandes. Mais, cela ne pouvait se faire que par des navires construits spécialement pour ces transports, c'est-à-dire munis de cales frigorifiques. En raison de la politique suivie par le gouvernement, nous n'avions pas de bâtiments de ce genre. Seule, la Compagnie des Chargeurs Réunis en possédait cinq qui faisaient le trafic entre l'Amérique du Sud et l'Angleterre et ils nous ont été d'une grosse utilité depuis le début des hostilités.

Notre industrie peut se développer sans être autant protégée qu'elle l'était. Elle s'était spécialisée dans les objets, dits de luxe, et sa supériorité était suffisamment affirmée avant 1914.

Avec la reprise du bassin de Lorraine, nous allons être gros détenteurs de minerais de fer, des dispositions sont prises au sujet du charbon. Rien n'empêchera notre industrie, puisqu'elle aura les matières premières nécessaires, de s'accroître en puissance.

Notre commerce également, du fait d'une moins grande entrave pour les importations, ne pourrait que devenir plus fort.

Avec cette nouvelle politique, notre commerce extérieur ne pourrait que grandir et ce serait au bénéfice de notre flotte de commerce. D'autre part, nos armateurs, si notre industrie métallurgique se développait, pourraient acquérir des navires à des prix plus bas sur nos propres chantiers.

Le Gouvernement français favoriserait, en outre, considérablement l'armement en réglant d'une manière définitive et convenable toutes les questions relatives à l'inscription maritime. Sans critiquer ce régime et sans prendre parti pour son maintien ou pour sa suppression, il est indispensable qu'il soit nettement défini, de façon à ce qu'une discipline plus grande règne à bord et que l'on

évite de conserver à notre Marine marchande la mauvaise réputation qu'elle avait jusqu'en 1914.

Bien souvent les administrateurs de la Marine n'ont pas eu toute la fermeté et tout le pouvoir désirable pour réprimer les actes d'indiscipline. Il ne faudrait plus, à l'avenir, que la politique se mêlât aux questions d'armement et, pour cela, il suffirait de remettre en activité les anciennes lois ou règlements ou d'en élaborer d'autres donnant plus d'autorité à nos armateurs, aux capitaines et aux représentants de l'Etat.

Enfin, ainsi que nous l'avons déjà vu, il est une loi bien gênante en matière d'armement : c'est l'acte de navigation du 2 Septembre 1793, qui veut qu'à bord de nos navires, le capitaine, les officiers et les trois quarts de l'équipage soient français.

Nous allons bientôt nous trouver en présence d'une crise d'effectifs, surtout si notre flotte a un tonnage plus important qu'avant la guerre. Pourquoi ne ferions-nous pas appel à nos coloniaux pour tenir certaines places à bord ? Pendant la guerre, nous en avons déjà fait l'expérience et certes les armateurs semblent satisfaits des services qu'ils ont rendus, soit comme soutiers, soit comme garçons de restaurant. Les inscrits maritimes n'ont pas élevé de réclamations contre cette utilisation de la main d'œuvre coloniale.

De leur côté les armateurs devraient éviter de commettre certaines fautes comme par le passé et orienter aussi leur politique dans un sens favorable au développement de la Marine marchande.

Ils devraient, tout d'abord, vivre en bonne intelligence et même se soutenir entre eux. Il ne faudrait pas qu'un armateur français ait dans son voisin un ennemi ou même un concurrent. Les compagnies françaises de navigation devraient faire bloc. Il faudrait qu'elles s'entendissent entre elles pour se partager les principales contrées du globe, sans se concurrencer. Elles devraient même être en plein accord pour lutter contre les compagnies étrangères qui effectueraient le même trafic qu'elles. L'exemple leur en a été donné dans certains pays où les compagnies, loin de se concurrencer, s'aidaient au contraire, pour combattre à frais communs les compagnies des autres puissances. Nous trouvons une organisation de ce genre aux Etats-Unis, dès 1901, avec la *Morgan Combin*, qui comprenait un nombre important de compagnies britanniques. En Angleterre, les plus grandes compagnies se sont groupées. En Allemagne, la *Hamburg Amerika Linie* et le *Lloyd* de Brême ont fait de même.

En 1903, les compagnies françaises de navigation s'étaient unies en un syndicat puissant appelé le *Comité Central des Armateurs de France*. Mais, ce groupement ne s'occupe que de questions d'ordre

général et relatives particulièrement à la législation et à l'administration.

Pendant la guerre, nos principales compagnies se sont entendues pour se délimiter des zones où elles exerceraient particulièrement leur influence. Il est à souhaiter que tous les armateurs français fassent partie de cette conférence et ainsi, on pourrait former une flotte spéciale pour concurrencer les Marins marchandes étrangères sur des lignes où jusqu'ici, nous n'avions que peu ou pas de trafic. Grâce à ce groupement, on pourrait encore abaisser les taux de fret, lorsqu'il s'agirait de combattre des compagnies étrangères pour attirer à notre pavillon le plus de marchandises possible.

Il faudrait aussi que les compagnies augmentassent le nombre de leurs départs et exploitassent de nouvelles lignes. Les différentes compagnies s'en soucient beaucoup et ont, dans ce but, tracé des programmes très complets pour l'après-guerre, qui seront à exécuter lorsqu'elles auront le nombre de navires nécessaires. C'est ainsi que certaines régions du monde où jusqu'ici ne flottait pas le pavillon français seront fréquentées par nos navires. Tels seront, par exemple, les ports du nord du Brésil, de la côte orientale d'Amérique (Pérou, Chili, Californie), ceux de la côte orientale d'Afrique, du golfe du Mexique, de la mer Baltique et de la Russie. De cette façon, non seulement se développera notre armement maritime, mais encore notre commerce et notre industrie.

Nous allons n'avoir, comme par le passé, que des lignes régulières. Mais nos armateurs pourraient également posséder quelques « tramps » comme en Angleterre où cette catégorie de navires constitue environ 60 % du tonnage total. Les « Tramps » sont des navires vagabonds qui ne sont affectés à aucune ligne déterminée. Ils sont au service de quiconque veut leur confier des marchandises ou même les affréter. Ils sont de sérieux concurrents pour les lignes régulières, car ils transportent souvent des produits à des taux de fret beaucoup moins élevés.

Il est encore une question que nos armateurs devraient examiner avec beaucoup d'attention, c'est celle de la représentation à l'étranger. Jusqu'ici beaucoup de compagnies prenaient comme représentants des étrangers, souvent même des concurrents, qui par suite ne pouvaient pas avoir le même souci de leurs intérêts auprès de la clientèle que l'aurait eu un Français ou un agent direct de la compagnie. Cette représentation directe est surtout indispensable dans les principaux ports du monde.

Les agences à l'étranger devraient, autant que possible, être bien aménagées, placées dans les principaux quartiers des villes de façon à ne pas faire piteuse mine à côté de celles des compagnies étrangères.

Il faudrait également, que les compagnies de navigation travaillent commercialement et non pas administrativement. Elles devraient avoir des tarifs souples et ne pas hésiter à les modifier en cas de concurrence étrangère. Il faudrait qu'elles donnassent aux chargeurs toutes les facilités possibles pour expédier leurs marchandises. Nos compagnies qui n'étaient pas subventionnées avaient déjà fort bien compris ce rôle.

Il serait intéressant, mais cela ne dépend pas uniquement des armateurs, que des ententes intervinssent entre les compagnies de navigation et les compagnies de chemin de fer, ainsi qu'il a été procédé en Allemagne, en vue de favoriser l'exportation de marchandises par navires français. Des réductions très sensibles étaient consenties sur les tarifs en vigueur sur les chemins de fer allemands pour le transport de marchandises à l'intérieur du pays à destination de Brême, ou Hambourg, si elles étaient ensuite acheminées sur des vapeurs allemands. Cet abaissement de tarif avait pour résultat de favoriser le commerce et l'industrie allemande. Les chemins de fer et les armateurs ne perdaient rien malgré le sacrifice consenti, car le nombre des expéditions augmentait par suite du faible prix auquel pouvait être vendues les marchandises.

Enfin, les armateurs devraient également prendre certaines mesures en faveur de leurs équipages de manière à se les attacher. C'est ainsi qu'ils auraient tout avantage à apporter dans la construction de leurs navires le confort nécessaire pour leurs marins. Leurs logements à bord devraient être bien entretenus, bien aérés, bien éclairés, bien aménagés, de façon à attirer à la navigation maritime le plus grand nombre possible d'hommes.

D'une manière générale, il est facile de constater que toute personne s'intéresse beaucoup à son travail. Dans un atelier, par exemple, l'ouvrier aime sa machine, il ne lui plaît pas d'être appelé du jour au lendemain à changer d'instrument de travail. En matière maritime, il en va de même et beaucoup d'armateurs sont d'avis d'adopter ce qu'on appelle l'armement à l'année. Les marins, étant à peu près certains de ne plus être débarqués brusquement, s'intéresseraient à leur navire et l'on obtiendrait par ce moyen, un bien meilleur rendement dans leur travail.

Il faudrait encore récompenser les équipages pour le bon entretien de leur bâtiment.

Il serait aussi nécessaire de favoriser le placement des marins. Quant au recrutement, le meilleur est de le laisser libre, c'est-à-dire qu'il doit être effectué par le Commandant et le Chef mécanicien. Il est vrai, qu'il ne leur est pas toujours facile de trouver le personnel dont ils ont besoin, malgré leurs recherches dans les bureaux

de placement gratuits qui sont établis dans nos ports grâce aux ressources mises à leur disposition par l'administration maritime. Il faudrait en créer d'autres et les établir sur des bases paritaires, c'est-à-dire en unissant l'élément patron et ouvrier.

Non seulement, l'Etat ainsi que les armateurs auraient de gros avantages à poursuivre une nouvelle politique d'armement, mais encore les commerçants et les industriels français devraient, eux aussi, avoir plus souci de confier leurs expéditions de marchandises à des compagnies françaises de navigation, car, de cette façon, ils aideraient notre Marine marchande à se développer et ils ne pourraient qu'être utiles à eux-mêmes.

Bien souvent, avant la guerre, ils ne se souciaient que d'une chose, le transport de leurs marchandises à meilleur compte, et même, pour ne pas être inquiétés, ils chargeaient des transitaires ou même des représentants de compagnies étrangères de l'expédition de leurs produits. Certains transitaires, qui étaient en relations avec des compagnies étrangères confiaient évidemment à ces dernières les marchandises qui leur étaient remises. Il conviendrait, après la guerre, de vérifier ces attaches. Sans doute, les commerçants et les industriels s'excusaient en invoquant la mauvaise organisation de certaines de nos compagnies ou la cherté des tarifs. Nous avons vu ce qu'il conviendrait de faire dans l'avenir à ce sujet. Mais, même en admettant que leurs plaintes aient été justifiées, ils auraient dû se rendre compte du tort qu'ils se faisaient à eux-mêmes. Leurs marchandises, en passant sous pavillon étranger, perdaient leur nationalité. Elles arrivaient à l'étranger pour ainsi dire démarquées. Même certains articles perfectionnés par nos industriels ne conservaient pas leur origine. Ainsi, il en résultait des pertes de clientèle, car celle-ci restait sous l'impression que les produits importés étaient du même pays que les pavillons qui flottaient sur les bateaux transporteurs.

Ainsi que le fit très bien remarquer M. Paul de Rousiers, dans un rapport qu'il présenta au « Musée Social » lors d'une enquête faite sur la Marine marchande : « On a rappelé l'étrange résultat auquel étaient arrivés les fabricants de champagne français en envoyant leurs produits à Londres pour atteindre leurs différentes destinations. La clientèle de l'Inde Anglaise ne considère plus comme champagne authentique que celui qui porte la marque des docks de Londres ».

Bien souvent aussi des fraudes se produisaient lors du transport des marchandises françaises par des navires étrangers. On copiait certains articles et on les imitait, pour les vendre ensuite sur les places où nos produits étaient débarqués. Les Allemands étaient très

spécialistes de ces procédés, mais ils n'étaient par les seuls.

Nos industriels et les commerçants ont donc avantage à l'avenir à s'intéresser aux transports de leurs marchandises, à savoir par quel pavillon elles ont été transportées et le mieux pour eux est de s'adresser directement aux compagnies françaises de navigation ou à leurs représentants qui sont nombreux dans toutes les villes de France. Ils gagneront à être en contact direct avec eux et en même temps ils favoriseraient et leur maison et notre Marine marchande.

Enfin, les banques elles-mêmes ne devraient plus se détourner de l'industrie des transports maritimes. Avant la guerre, particulièrement, le petit armement souffrait du manque de crédit. Maintenant, il est vrai, il n'en va plus de même, les offres de fonds sont nombreuses. Cela tient à l'essor pris par l'armement, au grand rôle qu'il a joué pendant la guerre et à celui qu'il est appelé à remplir pendant longtemps. De nouvelles Compagnies de navigation se sont formées dont les principales sont :

- la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans,
- la Compagnie du Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée,
- la Compagnie Générale d'Armement Maritime,
- la Compagnie Française de Marine et de Commerce,
- les Chargeurs d'Extrême-Orient,
- les Chemins de fer Algérien de l'Etat,
- Gillet & Fils,
- la Société de Navigation à vapeur France-Indo-Chine,
- » » Maritime Nationale,
- » » Transocéanique de Transports,
- » » Anonyme des Cargos Français,
- » » Maritime Auxiliaire de Transports,
- » » des Armateurs Français.

Il est à souhaiter qu'une grosse partie du capital français continue à être dirigé vers l'armement maritime dont l'avenir s'annonce favorable.

Si l'Etat, les armateurs, les industriels, les commerçants et les banques orientaient ainsi leur politique, notre Marine marchande, non seulement regagnerait rapidement la place qu'elle occupait dans le monde avant 1914, mais encore deviendrait plus forte et répondrait ainsi aux exigences de notre commerce extérieur.

CHAPITRE III

NOS PORTS ET LEURS MOYENS DE COMMUNICATION AVEC L'INTÉRIEUR DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 1914

Depuis la signature de l'armistice, le travail dans les ports a encore été très intensif, bien que les importations pour les besoins des armées se soient trouvées considérablement amoindries. C'est qu'en effet nous devons, et cela sera nécessaire pendant plusieurs années, nous approvisionner à l'étranger, en navires et en produits de toutes sortes.

Nos ports sont actuellement très encombrés et cela tient à de nombreuses raisons dont les principales sont la crise des moyens de transport et les grèves. Les marchandises se trouvent accumulées sur les quais et dans les hangars, parce qu'elles ne peuvent pas être évacuées sur l'intérieur. Les chemins de fer ne répondent pas à l'accroissement de trafic qui leur est demandé. De nombreux trains sont encore affectés au ravitaillement et au transport des troupes.

Il a fallu reconduire dans les ports pour y être embarqués nos soldats indigènes ainsi que les troupes anglaises et américaines. De plus, le matériel des chemins de fer est en très mauvais état, le charbon consommé est de qualité très inférieure, ce qui diminue le rendement de l'exploitation.

Quant aux transports par eau ils sont insuffisants. Tous nos canaux ne sont pas encore utilisables et notre navigation fluviale n'est pas en état de rendre les mêmes services qu'avant la guerre soit à cause de l'usure du matériel soit par suite du mauvais combustible employé.

Ce qui a beaucoup contribué à l'encombrement de nos ports, ce sont également les grèves qui se sont produites en 1919 dans certains d'entre eux, comme au Havre, à Bordeaux, à Marseille. Dans

cette dernière ville, des navires sont restés immobilisés un mois avant d'avoir une place disponible à quai pour être déchargés.

Les dispositions les plus utiles que nous pourrions prendre pour notre flotte marchande, en dehors de la construction de navires ou de l'amélioration de la situation économique de l'armement, consisteraient dans l'installation de ports, bien aménagés et bien pourvus de moyens de communication avec l'arrière pays.

Les défauts de nos ports ne tiennent pas à un manque d'initiative de notre part. Il ne faut pas attribuer au génie français le retard dans leur organisation, cela provenait d'une mauvaise politique ainsi que nous l'avons constaté. Nous ne devons pas oublier que ce sont des français qui ont construit plusieurs des grands ports modernes comme Bizerte, Lisbonne, Montévidéo, Rosario, où nos ingénieurs disposant de tous les moyens qui leur étaient nécessaires, ont pu mettre en application les plans qu'ils avaient savamment élaborés.

Pour doter la France de ports bien aménagés et par suite pour développer dans notre pays le commerce maritime, on pourrait envisager diverses mesures. Il conviendrait, tout d'abord, de ne pas éparpiller notre argent dans l'installation de nombreux petits ports, mais simplement de ne consacrer nos fonds qu'à quelques-uns d'entre eux, les plus importants. Lorsque ceux-ci seraient complètement outillés, on pourrait s'intéresser aux autres. Pour cela, il faudrait faire abstraction de l'intérêt particulier pour faire place à l'intérêt général du pays. Sans doute il peut être intéressant de dépenser de grosses sommes pour l'aménagement du Tréport, par exemple, mais on conviendra sans difficultés qu'elles seraient beaucoup plus utilement employées au développement du Havre, car on fera un commerce au Havre, qu'il ne sera jamais possible de voir exercer au Tréport.

Ensuite, on ne devrait plus attendre plusieurs années avant de voter les crédits indispensables aux travaux à effectuer dans nos ports. Car, lorsqu'on décide de les exécuter, ils ne correspondent souvent plus aux besoins pour lesquels ils avaient été demandés.

Les dépenses à faire sont nombreuses, mais elles sont nécessaires et urgentes. Elles n'incombent pas toutes à l'Etat, bien que celui-ci en supporte la plus grosse part.

Il serait indispensable d'augmenter l'outillage de nos principaux ports, d'accroître le nombre des engins de levage de toutes sortes, des grues, des tapis roulants, des appareils élévatoires, et de les doter de tous les derniers perfectionnements. On devrait construire de nouveaux hangars pour permettre de recevoir plus de marchandises.

Il serait nécessaire d'approfondir aussi nos ports pour que les plus gros bâtiments puissent y entrer et y évoluer. Les postes de déchargement devraient être plus nombreux, de façon à ce que les navires ne soient plus contraints d'attendre qu'une place à quai soit disponible.

Il serait encore utile de créer de nouvelles formes sèches. Il est fâcheux de voir des bateaux attendre plusieurs jours avant de pouvoir rentrer en cale sèche. Pendant le temps d'immobilisation, non seulement les armateurs perdent de l'argent, mais c'est encore autant de marchandises qui ne sont pas transportées. Quand on dispose d'une flotte aussi faible que la nôtre, il est regrettable de voir sa puissance encore amoindrie par une perte de temps.

Non seulement, on devrait construire des cales sèches, mais encore faudrait-il qu'elles fussent suffisamment grandes pour que nos plus grosses unités puissent y entrer sans être obligées d'aller à l'étranger.

Les principaux ports à aménager convenablement seraient : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Sain-Nazaire, Nantes, La Rochelle-Pallice, Bordeaux et Marseille, et pour ces ports il suffirait de réaliser les projets d'agrandissement qui ont été présentés en général par les Chambres de Commerce.

Dunkerque a déjà été agrandi pendant la guerre par l'ouverture de la darse n° 5.

Au Havre, le programme de 1909 qui nécessitait une dépense de 85 millions a été jugé insuffisant. On s'en est rendu compte pendant la guerre. On a prévu la nécessité de consacrer 200 millions au raccordement par un grand port du canal de Tancarville au port maritime ; à la création le long du canal d'un bassin à flot ; à l'approfondissement de tous les bassins et à l'établissement d'une vaste enceinte dans l'estuaire de la Seine où seront construits près de 20 kilomètres de quais et où pourront accoster à tous moments les plus grands navires. On envisage aussi de construire une dizaine de bassins de radoub dont un de 350 mètres.

A Saint-Nazaire, on doit créer un grand bassin de marée et une cale sèche de 380 mètres.

A Nantes, on projette de faire des travaux d'approfondissement et de construire un grand quai.

A la Pallice, on prévoit la création d'un avant-port avec un grand bassin de marée et des formes de radoub.

A Bordeaux, beaucoup de travaux ont été commencés qui sont en voie d'achèvement. On désirerait exécuter les projets de 1910 et 1914, c'est-à-dire créer le canal de Grattequina avec son grand bas-

sin d'évolution de 320 mètres et ses 5 darses parallèles ainsi que le port d'escale du Verdon.

A Marseille, on veut continuer le percement du Rove, mettant en communication le port avec l'étang de Berre qui est une véritable mer intérieure au bord de laquelle seront construites de nombreuses usines. On a l'intention d'achever aussi le bassin de la Madrague et de travailler à la création du bassin Mirabeau qui serait prolongé par un autre bassin.

De nouveaux projets seront encore élaborés qui évidemment nécessiteront de nouvelles dépenses élevées. Mais, il pourrait être fait application d'une politique se souciant plus de l'économie. Lorsqu'en France, nous effectuons des travaux, nous les finissons beaucoup trop et comme, lorsqu'ils sont terminés, des agrandissements deviennent nécessaires, il faut alors procéder à leur démolition et cela prend beaucoup de temps et coûte plus cher. Pourquoi n'agit-on pas comme en Amérique où des constructions légères sont généralement élevées ? Au lieu de faire des quais en pierre de taille qui peuvent durer très longtemps, on pourrait construire sur pilotis. On bénéficierait des mêmes avantages en un temps beaucoup moins long et la mise de fonds serait moins grosse et effraierait moins nos parlementaires. Peu à peu, on pourrait effectuer des constructions plus solides quand on serait certain qu'elles ne seraient plus exposées à être détruites.

Il serait encore très utile de tâcher de moins favoriser l'entrée des navires étrangers dans nos ports en remaniant par exemple notre législation sur les droits de quai. Il faudrait aussi éviter de voir se renouveler ce qui se passait dans notre port militaire de Cherbourg où la Compagnie du *Norddeutscher Lloyd* avait installé ses bureaux et faisait toucher ses navires sans être aucunement inquiétée.

Il est une catégorie de ports qu'il conviendrait de ne pas oublier non plus de perfectionner ; ce sont nos ports coloniaux dont l'aménagement devrait être poussé activement quant aux quais, aux moyens de déchargement et aux hangars.

Pour favoriser le développement de nos principaux ports, le meilleur moyen serait de les rendre autonomes. Le régime de l'autonomie des ports est réalisé d'une manière générale en Angleterre, sauf dans certains ports et en Allemagne, ainsi que dans quelques autres ports étrangers comme Gênes. En France, la loi du 5 Janvier 1912, ainsi que le règlement d'administration publique du 10 Mars 1916 ont bien, ainsi que nous l'avons déjà dit, établi l'autonomie. Rien ne s'oppose donc plus à ce que chaque port bénéficie de ce régime, mais il ne correspond pas à celui qu'avaient envisagé les intérêts maritimes. De violentes critiques se sont élevées contre lui.

C'est ainsi que dans une réunion tenue par les Présidents des Chambres de Commerce, le 3 Avril 1916, à Paris, il a été demandé « que si les Chambres de Commerce intéressées croient devoir émettre un avis défavorable à l'institution du régime de l'autonomie, il ne puisse être passé outre à leurs délibérations ».

On reprocha notamment à la loi de 1912 et au décret de 1916 de ne pas avoir apporté d'améliorations à la procédure relative à la déclaration d'utilité publique des grands travaux et de ne pas avoir tenté d'unifier l'action des divers services qui interviennent dans la vie d'un port maritime. On a demandé que dans chaque port l'autorité soit concentrée entre les mains d'un chef d'exploitation unique qui soit chargé à la fois d'exécuter les décisions du Conseil d'Administration et qui soit le représentant unique de tous les Ministres pour les parties de service qui concernent l'exploitation du port. Les armateurs et les représentants des industries maritimes auraient également voulu avoir une part prépondérante dans le Conseil d'administration de chaque port. Les Chambres de Commerce voisines des ports appelés à devenir autonomes auraient voulu avoir le droit de désigner des membres au Conseil d'Administration de ces ports et par suite de participer aux délibérations. Il est très naturel, en effet, que les régions voisines d'un port s'intéressent à son développement, car leur industrie et leur commerce ont intérêt à avoir à proximité un port bien aménagé et bien outillé.

Récemment, M. Claveille, Ministre des Travaux Publics et des Transports, a présenté un nouveau projet de loi qui a été adopté au Conseil des Ministres, et dans lequel il est tenu compte, en partie, des critiques faites à la loi de 1912.

Cette dernière loi avait transféré à une assemblée locale la plupart des attributions de l'Administration Centrale des Travaux Publics, mais elle était restée muette d'une part, sur l'organe exécutif ou de direction, d'autre part, sur toutes les matières ne relevant pas de cette administration, c'est-à-dire, qui sont relatives à l'exploitation proprement dite et celles qui concernent les divers services publics. Dans le nouveau projet de loi, on crée un organe de direction qui, non seulement serait chargé d'exécuter les décisions du Conseil d'Administration, mais encore serait le représentant unique des Ministres pour les parties des services qui concernent l'exploitation du port. Ce directeur serait choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le Conseil d'Administration et aurait des attributions beaucoup plus étendues que celles de l'ingénieur en chef. De cette façon, le Conseil d'administration verrait son action amplifiée.

Il serait précisé que la circonscription d'un port autonome com-

prend également les accès du port et qu'elle peut comprendre outre le port principal un certain nombre de ports secondaires. Mais, il serait spécifié que l'Etat contribue à l'entretien de ces accès, ce qui marqué bien l'intention dans le cas des ports en rivière de ne pas laisser à ceux-ci la charge intégrale de cet entretien.

On ferait participer les Chambres de Commerce de la région voisine du port autonome à la composition de son Conseil d'Administration.

Le Président de ce Conseil ne serait plus nécessairement le Président de la Chambre de Commerce du port. Il serait élu.

Au point de vue des travaux, de nouvelles dispositions seraient prises qui ne pourraient que contribuer à en hâter l'exécution. On ferait disparaître le contrôle préventif des dépenses, ce qui introduit la lenteur et des complications dans la gestion. Le Contrôle *a posteriori* est, au contraire, tout à fait justifié et bien suffisant. En admettant qu'un Conseil d'administration ait engagé des dépenses critiquables, il sera toujours temps de faire échec à la continuation des mesures ou des méthodes condamnables.

D'autre part, on ne supprimerait pas les enquêtes, ni les consultations des divers départements ministériels intéressés, lorsqu'il s'agirait d'exécuter des travaux, mais on hâterait l'accomplissement des formalités indispensables. On désignerait, entre autres, une Commission permanente qui pourrait être consultée quand il serait nécessaire. On éviterait ainsi le retard produit par la nomination dans chaque cas d'une Commission spéciale.

Enfin, on laisserait à des décrets rendus en Conseil d'Etat le soin d'autoriser les travaux lorsque la part des dépenses à la charge de l'Etat est comprise entre 1 et 10 millions. Des décisions du Ministre des Travaux Publics et de la Marine marchande, après avis du Conseil Supérieur des Travaux Publics autoriseraient les travaux lorsque la dépense à la charge de l'Etat serait inférieure à 1 million. Ceci dans la réalité ne diminuerait en rien le rôle du Parlement. Les dépenses à la charge de l'Etat ne peuvent être payées qu'au moyen de crédits inscrits au budget, l'Etat les connaît forcément, peut les apprécier, les approuver ou non.

En vue de décentraliser et d'industrialiser les services des ports là où le régime de la loi sur l'autonomie ne serait pas appliqué, le Ministre des Travaux Publics et des Transports a pris un arrêté le 23 Février 1919, par lequel il décide que toutes les questions concernant les travaux, l'exploitation et l'outillage et rentrant dans les attributions de l'Administration des Travaux Publics et des Transports sont soumises à l'examen de la Commission permanente instituée dans chaque port par le décret du 12 Mai 1912 et dans la-

quelle siègent des armateurs, des industriels et des négociants offrant les garanties de compétence désirable. Les Commissions permanentes ont sensiblement les mêmes fonctions que celles que peuvent avoir dans les ports autonomes les Conseils d'Administration avec cependant une bien moins grande indépendance et par suite une moins grand pouvoir.

Un arrêté du 18 Janvier 1919 avait déjà décrété que toutes les questions concernant l'exploitation des ports seraient confiées dans chacun d'eux à un inspecteur principal de l'exploitation du port qui serait soit un ingénieur des Ponts et Chaussées, soit un inspecteur de l'exploitation commerciale des chemins de fer, soit provisoirement un des agents qui ont été attachés pendant la guerre à un service d'exploitation des ports maritimes.

Un décret du 15 Juin 1919 a complété les fonctions des chefs d'exploitation des ports en leur donnant la surveillance du fonctionnement des divers services du port (outillage, installations, moyens de transport, pilotage, remorquage).

Un Comité d'Exploitation des Ports Maritimes a été créé par ce même décret au Ministère des Transports, des Travaux publics et de la Marine marchande qui jugera toutes les questions intéressant les différents ports.

Il serait un moyen encore plus certain de favoriser en France le développement de quelques grands ports, ce serait de créer des ports francs ou des zones franches qui, ainsi que nous l'avons déjà dit, ne sont que des zones libres de toute protection et où les produits peuvent être introduits ou en sortir sans être taxés.

L'institution de ce régime dans les pays protectionnistes ne peut qu'y favoriser la création de très importants marchés mondiaux comme à Hambourg et Brême, par exemple.

Mais, en général, dans les pays protectionnistes, on a adopté, comme en France, le régime des entrepôts qui a facilité l'importation des marchandises dans les ports, mais sans toutefois la laisser complètement libre.

Il est certain que l'entrepôt réel ou fictif est utile puisque les marchandises qui y sont placées ne paient pas de droits d'entrée, si elles sont réexportées, il est vrai, au bout d'un certain temps qui est fixé par la loi. Mais, il faut dire que toutes ces exemptions de paiement ne s'obtiennent que moyennant des formalités administratives qui en compliquent l'application. •

Avec l'institution des ports francs ou des zones franches dans quelques-uns de nos plus grands centres maritimes commerciaux, on supprimerait la plupart des mesures administratives qui entravent le développement de nos ports.

En France, la question des ports francs et zones franches a été soulevée depuis très longtemps. Sans remonter bien loin dans le temps on peut noter que, dès 1896, le Congrès des Chambres Syndicales et Industrielles de France et des Chambres de Commerce Françaises à l'étranger s'était déjà prononcé en leur faveur. M. Charles Roux, alors qu'il était rapporteur du budget du Commerce en 1898, saisit le Parlement de leur établissement. Des études approfondies furent faites dans les commissions. De nombreux rapports très intéressants dont ceux de MM. Chaumet, Loubet, Trouillot, Rouvier, Maruejols furent publiés en 1913.

La question fut reprise plusieurs fois encore. Le 30 Mars 1910, la Chambre des Députés vota sans débats une proposition que le Gouvernement avait acceptée et qui avait été déposée par M. Chaumet. Elle était ainsi conçue : « La Chambre compte sur le Gouvernement pour étudier conformément à l'avis de la Commission des Douanes une modification du régime des entrepôts dans un sens favorable aux intérêts du commerce d'exportation ».

On essayait ainsi de concilier partisans et adversaires des ports francs. On consulta les Chambres de Commerce afin de savoir ce qu'elles désireraient voir apporter comme modifications dans le régime des entrepôts sans qu'elles aient à se prononcer ni pour, ni contre les ports francs. L'enquête fut terminée en 1912. Le 24 Juin 1915, le gouvernement déposa à la Chambre des Députés un projet de loi qui s'inspirait des desiderata des Chambres de Commerce qui presque toutes avaient répondu à l'appel qui leur avait été fait dans un sens favorable à la transformation du régime des entrepôts. Il en résulta la loi sur les entrepôts du 29 Décembre 1917, qui a bien constitué une grande amélioration sur les lois antérieures, mais qui cependant, ne vaut pas l'institution de ports francs.

En Février-Mars 1917, à propos de la nouvelle loi sur les entrepôts, M. Chaumet avait défendu un contre projet en faveur des ports francs, mais il fut renvoyé à la Commission, c'est-à-dire écarté définitivement par 266 voix contre 235, donc à une bien faible majorité.

Quant aux relations entre les ports et l'arrière pays, elles doivent être multipliées. Nous assistons, depuis le début de la guerre, à un embouteillage de nos ports, parce que nous ne disposons que de faibles moyens d'évacuation qui sont très insuffisants. Les marchandises s'accumulent sur les quais rendant le déchargement de nos navires impossible ou tout au moins le retardant beaucoup. Il ne faut pas croire que cette fâcheuse situation ne soit que provisoire. Elle se prolongera longtemps après les hostilités, car les importations seront nombreuses pendant un certain nombre d'années, jusqu'à ce

que nos régions envahies soient reconstruites et notre industrie et notre commerce rétablis, dans ces contrées.

D'ailleurs, outre cette période, il faut envisager la reconstitution en France de nos grands marchés, la création de nouveaux, un développement de notre commerce ainsi que de notre industrie et une exportation plus forte qui nécessiteront, par suite, de nombreux mouvements maritimes. Or, il faudra plus de lignes de chemin de fer et plus de canaux.

D'autre part, nous pouvons, par notre situation, drainer une grosse partie du commerce de la Suisse. Mais, pour cela, il faudrait la mettre en relations directes avec nos principaux ports et lui consentir des réductions de tarifs.

Que faudrait-il donc envisager pour rendre possible une politique aussi favorable aux intérêts généraux de notre pays ?

Il serait indispensable que nos quais fussent sillonnés de voies de chemin de fer de façon à ce que les locomotives pussent amener ou venir chercher les wagons à côté des navires ou dans les hangars. En dehors de chaque grand port pourrait être établie à proximité une grande gare de triage permettant ainsi la formation rapide de trains de marchandises pour les différentes destinations.

Il conviendrait, en outre, d'augmenter le nombre de nos grandes lignes, de les doubler dans certains parcours et de créer des voies d'intérêt local.

Jusqu'ici, on a visé, en général, à poser des voies ferrées là seulement où le commerce ou l'industrie étaient déjà prospères, et cependant de l'établissement d'une ligne de chemin de fer peut résulter la création d'usines et d'entreprises commerciales.

Dans certaines parties de la France, on a projeté de suppléer au manque de houille par l'électricité. C'est ainsi que sur le réseau de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, on va se servir de l'électricité comme force motrice dans un grand nombre d'endroits, grâce aux chûtes d'eau du Rhône et des Alpes, qui sont pour la plupart laissées jusqu'ici inutilisées. L'installation de ces lignes électriques nécessitera une grosse mise de fonds, mais une fois la ligne établie, le rapport sera important. Les trains seront plus rapides. Les voitures motrices ayant une plus grande puissance, on pourra faire franchir aux convois des rampes plus fortes et traverser des régions où jusqu'à présent on n'en avait la possibilité qu'à des prix extrêmement coûteux par suite des travaux à effectuer. Il résultera de la création de ces nouvelles lignes l'établissement d'usines se servant de la houille blanche, qui mettront en valeur des territoires encore sans industrie. Les principales voies ferrées dont on envisage la construction sont les suivantes :

Une nouvelle ligne sur la rive gauche de la Seine qui aboutirait au Havre, par un tunnel sous la Seine.

Des lignes directes de Lyon sur nos principaux ports, pour capter le trafic Suisse, le doublement des lignes de Lyon à Marseille et par extension de Lyon à Paris.

Ce qu'il serait surtout bon de faire, ce serait de remédier au système pratiqué en France qui consiste à centraliser les différents réseaux de chemins de fer à Paris. Avant 1914, on s'était déjà efforcé de réunir nos principaux centres entre eux. Mais, les lignes n'étaient pas toujours directes.

Non seulement, nous allons multiplier nos voies ferrées, mais encore il faudrait augmenter le matériel roulant en nombre et en puissance. Il serait nécessaire de construire des wagons ayant une plus grande capacité de transport. Il faudrait, à cet égard, prendre modèle sur les wagons américains dont il est actuellement fait usage sur certaines lignes de notre pays. Ceux-ci, en effet, sont beaucoup plus grands que les nôtres et montés sur boggies.

Sans entrer dans le détail de l'organisation de nos chemins de fer coloniaux, on peut dire qu'un effort pareil à celui de la métropole est en voie d'être fait en vue de leur développement qui mettra en valeur nos colonies au bénéfice de notre Marine marchande.

Il est évident que tous ces travaux, tant en France qu'aux Colonies, coûteront cher et grèveront notre budget. Mais les dépenses pour nos chemins de fer sont la condition du progrès économique, il ne faut donc pas hésiter à faire pour eux le nécessaire. D'ailleurs tous ces déboursements de grosses sommes d'argent seront très rapidement amortis. On peut y faire face, soit par des emprunts, soit par des garanties d'intérêt.

Quant aux canaux, nous devons renoncer à la politique qui préconisait leur inutilité. Ils sont aussi indispensables que les chemins de fer. Chacun d'eux a un rôle différent, l'un n'élimine pas l'autre. Il ne faudrait plus voir ce qui s'est produit pour le canal du Midi, qui a été acheté par la Compagnie des chemins de fer du même nom pour ne plus avoir en lui un concurrent.

Avant d'entreprendre d'immenses travaux comme Paris, port de mer, il serait nécessaire d'améliorer le cours de certains fleuves ou de construire de nouveaux canaux.

La Seine rendrait de bien grands services si elle était plus apte à la circulation des trains de bateaux ; pour cela il faudrait qu'on pût y naviguer de nuit, et, à cet effet, il faudrait qu'elle fût convenablement éclairée, qu'on y installât des écluses électriques pour activer le passage des convois. On ferait ainsi de Paris un port flu-

vial de première importance et on augmenterait la valeur des ports de Rouen et du Havre.

Si notre bassin minier du Nord-Est, la région de Longwy, Briey et de la Lorraine redevenue française était reliée avec Dunkerque, on éviterait ainsi le détournement de nos produits par Anvers et notre flotte de commerce ne pourrait qu'en bénéficier.

Pour drainer la plus grosse partie du commerce extérieur Suisse, on envisage de construire un canal latéral au Rhône ou d'améliorer en certains points le cours de ce fleuve. On mettrait ainsi en relations la Suisse avec la mer. On en profiterait aussi pour unir le Rhône à la Loire.

On songe également à relier Bordeaux avec nos canaux du centre de la France ainsi que Nantes.

Nos principaux ports, servant dès lors de débouchés à nos grandes régions industrielles et même à la Suisse, gagneraient en importance et notre Marine marchande aurait du fret en abondance. La France deviendrait ainsi une des premières puissances industrielles et commerciales du monde.

CONCLUSION

La situation de notre Marine marchande est encore plus critique en 1919 qu'elle ne l'était en 1914 et cependant nous avons besoin de nombreux navires pour remettre en état nos régions envahies, ensuite pour favoriser notre commerce et notre industrie et enfin pour ne plus être contraints de payer à l'étranger un lourd tribut pour nos transports.

Il nous faut donc pourvoir, dans le plus bref délai, au remplacement des unités perdues en en faisant construire d'autres ou en en achetant de façon à ce que le tonnage de notre flotte marchande dépasse dans un avenir très rapproché celui de 1914.

Puis l'Etat, les armateurs, les industriels, les commerçants et les banquiers doivent avoir une politique qui ne puisse que contribuer au développement de notre Marine marchande.

Nous posséderons ainsi une flotte commerciale qui non seulement, suffira à nos besoins, mais qui sera susceptible de lutter contre les flottes étrangères. Les relations commerciales et industrielles, qui avant la guerre, étaient surtout internationales, le deviendront désormais encore beaucoup plus. Les échanges entre pays se multiplieront, d'où l'absolue nécessité d'avoir une puissante marine marchande.

Puisque l'avenir de notre pays est en grande partie subordonnée à la création d'une importante flotte de commerce, il faut y préparer, par tous les moyens, l'opinion publique et le meilleur procédé est d'orienter l'enseignement vers une connaissance moins sommaire de la géographie et des questions économiques.

Il faut apprendre en particulier, aux jeunes français qu'ils possèdent un vaste empire colonial. Mais, pour cela, il est nécessaire que les manuels scolaires de géographie contiennent plus de trois ou quatre pages consacrées à nos colonies.

En Angleterre, tout jeune homme sait que son pays détient un important domaine colonial. Il ne se contente pas d'en connaître le nom des villes principales, il est au courant des produits qu'on peut en tirer

et il sait que pour communiquer avec ces territoires, il faut de nombreux navires.

On doit donner dans l'enseignement primaire et surtout dans l'enseignement secondaire quelques notions économiques. Il importe aussi d'augmenter le nombre des écoles de commerce.

En montrant ainsi à la jeunesse française l'importance de nos colonies et de toutes les questions économiques elle comprendra ce qu'est le commerce international ; elle contribuera à son développement et elle saura qu'il faut une puissante Marine marchande pour rendre un pays riche et complètement indépendant.

Pour accroître le chiffre de notre commerce extérieur, il sera nécessaire également que l'on quitte un état d'esprit néfaste aux intérêts de la France et qui ne résulte que d'un raisonnement égoïste : il ne faudra plus empêcher les jeunes français de s'expatrier.

Les Allemands n'hésitaient pas à aller s'établir à l'étranger pour représenter leur pays dans les affaires industrielles et commerciales. Ils avaient même, comme au Brésil, fondé de véritables colonies où l'on ne parlait qu'allemand où des journaux de langue allemande étaient publiés et où même le nom des villes et des villages était allemand.

En Angleterre, on trouve très naturel qu'un jeune homme s'expatrie et qu'il aille passer une grande partie de son existence loin de sa famille.

Si nous avons aussi de bons représentants à l'étranger qui soient de nationalité française, nous verrons notre trafic commercial augmenter et en même temps un large appel devra être fait à notre flotte de commerce.

Il est donc possible de conclure que notre avenir est à la Marine marchande. Sans elle le commerce sera impossible. Nous sommes à même de constater à quelle situation économique difficile nous a conduit l'insuffisance de notre flotte. Nous en faisons la triste expérience. Réparons donc nos navires, compensons nos pertes, dépassons le tonnage de 1914 par une construction intensive, ayons plus confiance dans nos armateurs, que ceux-ci exploitent commercialement leur flotte, et nous deviendrons alors une des premières puissances maritimes et un grand pays industriel et commercial qui sera en relations directes avec toutes les parties du monde.

ANNEXES

LOIS, DÉCRETS, CIRCULAIRES,

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

se référant à

L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE

PENDANT LA GUERRE

EXTRAIT DE LA LOI DU 3 JUILLET 1877

relative aux réquisitions militaires.

TITRE II. — Des prestations à fournir par voie de réquisition

ART. 5. — Est exigible par voie de réquisition la fourniture des prestations nécessaires à l'armée et qui comprennent notamment :

5°. — Les bateaux et embarcations qui se trouvent sur les fleuves, rivières, lacs ou canaux ;

TITRE IV. — De l'exécution des réquisitions

ART. 21. — Dans les cas de refus de la Municipalité, le maire ou celui qui en fait fonctions, peut être condamné à une amende de 25 à 500 francs ;

Si le fait provient du mauvais vouloir des habitants, le recouvrement des prestations est assuré, au besoin, par la force ; en outre, les habitants, qui n'obtempèrent pas aux ordres de réquisitions, sont passibles d'une amende qui peut s'élever au double de la valeur de la prestation requise.

En temps de paix, quiconque abandonne le service pour lequel il est requis personnellement, est passible d'une amende de 16 à 50 francs.

En temps de guerre, et par application des dispositions portées à l'article 62 du Code de Justice Militaire, il est traduit devant le Conseil de guerre et peut être condamné à la peine d'emprisonnement de six jours à cinq ans, dans les termes de l'article 194 du même Code.

TITRE V. — Du règlement des indemnités

ART. 24. — Lorsqu'il y a lieu, par application de l'article 1^{er} de la présente Loi, de requérir des prestations pour les besoins de l'armée, le Ministre de la Guerre nomme dans chaque département où peuvent être exercées des réquisitions, une Commission chargée d'évaluer les indemnités dues aux personnes et aux communes qui ont fourni des prestations.

Un règlement d'administration publique déterminera la composition et le fonctionnement de cette Commission qui devra comprendre des membres civils et des membres militaires, en assurant la majorité à l'élément civil.

ART. 25. — Le maire de chacune des communes où il a été exercé des réquisitions, adresse dans le plus bref délai, à la Commission, avec une copie de l'ordre de réquisition, un état nominatif contenant l'indication de toutes les personnes qui ont fourni des prestations, avec la mention des réquisitions.

L'autorité militaire fixe, sur la proposition de la Commission, l'indemnité qui est allouée à chacun des intéressés.

ART. 26. — Dans les trois jours de la proposition de la Commission, les décisions de l'autorité militaire sont adressées au maire et notifiées administrativement par lui à chacun des intéressés ou à leur résidence habituelle dans les vingt-quatre heures de la réception.

Dans un délai de quinze jours à partir de cette notification, ceux-ci doivent faire connaître au maire s'ils acceptent ou refusent l'allocation qui leur est faite.

Faute par eux d'avoir fait connaître leur refus dans ce délai, les allocations sont considérées comme définitives. Le refus sera motivé et indiquera la somme réclamée.

Il est transmis par le maire au juge de paix du canton qui en donne connaissance à l'autorité militaire et envoie de simples avertissements, sans frais, pour une date aussi prochaine que possible, à l'autorité militaire ou au réclamant.

En cas de non conciliation, il peut prononcer immédiatement ou ajourner les parties pour être jugées dans le plus bref délai.

Il statue en dernier ressort jusqu'à une valeur de deux cents francs (200) inclusivement, et en premier ressort, jusqu'à quinze cents francs (1.500) inclusivement. Au dessus de ce chiffre, l'affaire sera portée devant le Tribunal de première instance.

Dans tous les cas, le jugement sera rendu comme en matière sommaire.

ART. 27. — Après l'expiration du délai fixé par le deuxième paragraphe de l'article précédent, le maire dresse l'état des allocations devenues définitives par l'acceptation ou le silence des intéressés.

Le montant des allocations portées sur ce tableau est mandaté collectivement, au nom de la commune, par les soins de l'Intendance.

Le mandat doit être payé comptant.

En temps de guerre, le paiement peut être fait en Bons du Trésor portant intérêt à 5 % du jour de la livraison.

ART. 28. — Aussitôt après le paiement du mandat ou l'échéance du Bon du Trésor, le maire est tenu de mandater et le receveur municipal est tenu de payer à chaque indemnitaire la somme qui lui revient.

TITRE VII. — Des réquisitions de l'Autorité Maritime

ART. 35 (ainsi modifié par la Loi du 17 juillet 1898). — Les dispositions de la présente loi sont applicables en tout temps et en tout lieu aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer.

Un règlement d'administration publique déterminera les attributions de l'autorité maritime ou de toute autorité française qu'elle délèguerait, en ce qui concerne le droit de requérir et les conditions d'exécution des réquisitions.

DÉCRET DU 2 AOUT 1877

**portant règlement d'administration publique pour l'exécution
de la loi précédente.**

TITRE IV. — De l'exécution des réquisitions

ART. 41. — Le maire fait procéder, en sa présence ou en présence d'un délégué, à la remise aux parties prenantes des fournitures requises, et s'en fait donner un reçu. Il tient registre des prestations fournies par chaque habitant, soit en vertu de la répartition par lui faite, soit en vertu de réquisitions directes, et mentionne les quantités fournies et les prix réclamés ; il délivre des reçus aux prestataires. Les habitants qui sont l'objet de réquisitions directes portent à la mairie les reçus qu'ils ont obtenus de l'autorité militaire et les échangent contre des reçus de l'autorité municipale. Il en est de même des certificats qui sont délivrés aux habitants pour constater l'accomplissement d'un service requis.

ART. 42. — Si une personne requise d'un service personnel abandonne son poste, l'officier qui constate cet abandon prévient immédiatement le Procureur de la République du domicile du délinquant, en lui faisant connaître le nom de ce dernier et son domicile. Dans le cas prévu par le dernier paragraphe de l'article 21 de la Loi du 3 Juillet 1877, la plainte est adressée à l'autorité militaire compétente.

ART. 45. — Dans les eaux maritimes, toute réquisition de l'autorité militaire relative à l'emploi temporaire de navires, bateaux ou embarcations de commerce, et de tout ou partie de leurs équipages, est adressée au représentant de la Marine, s'il y en a un dans la localité ; ce dernier est, dans ces cas, substitué au maire pour l'exécution de la réquisition.

Le personnel reste soumis aux appels pour le service de la Flotte.

Les indemnités relatives à ces réquisitions sont réglées suivant les conditions prescrites par les articles 71 et 72 du présent décret.

Il est procédé, s'il y a lieu, à l'estimation préalable des objets requis. Cette estimation est faite par un expert que désigne le représentant de la Marine.

TITRE V. — Du règlement des indemnités

ART. 44. — En cas de mobilisation totale, le Ministre de la Guerre nomme une Commission Centrale qui est chargée de correspondre avec les Commissions départementales d'évaluation, d'assurer l'uniformité et la régularité des liquidations et d'émettre son avis sur toutes les difficultés auxquelles peut donner lieu le règlement des indemnités.

ART. 45. — Les Commissions départementales d'évaluation sont composées de trois, cinq ou sept membres, selon l'importance des réquisitions à exercer. Le Ministre de la Guerre fixe ce nombre et peut déléguer au général commandant la région le soin de nommer les membres de ces Commissions.

ART. 46. — Le nombre des membres civils est de deux dans les Commissions composées de trois personnes, de trois dans celles qui sont composées de cinq personnes et de quatre dans celles de sept membres. Les membres civils sont nommés sur la désignation du Préfet. L'arrêté qui nomme les Commissions départementales désigne en même temps la Président et le Secrétaire, qui peuvent être choisis parmi les membres militaires ou parmi les membres civils.

ART. 47. — La Commission ne peut délibérer que s'il y a au moins trois membres présents dans les Commissions composées de trois ou de cinq membres, et cinq dans celles qui sont composées de sept membres. Les Commissions d'évaluation peuvent s'adjoindre, avec voix consultative, des notables commerçants pour l'établissement des tarifs ; elles peuvent aussi désigner des experts pour l'estimation des dommages. Les frais d'expertise sont à la charge de l'administration.

ART. 48. — Les Commissions d'évaluation établissent, pour les différents objets susceptibles d'être réquisitionnés, des tarifs qui sont arrêtés par le Ministre de la Guerre.

ART. 49. — Au moyen du registre tenu en vertu de l'article 41 du présent décret, le maire, pour faire régler les indemnités qui peuvent être dues dans sa commune, dresse, suivant les objets fournis et par service administratif, en double expédition, l'état nominatif (modèles A et A bis) de tous les habitants qui ont fourni des prestations ; il indique sur cet état la nature et l'importance des prestations fournies, la date des réquisitions et les prix réclamés. Il y joint son avis. L'état nominatif ainsi dressé est envoyé à la Commission d'évaluation par l'intermédiaire du Préfet. Le maire y joint les ordres de réquisition et les reçus de l'autorité militaire, ainsi que les certificats d'exécution de services requis et les procès-verbaux de dégâts ou d'estimation, s'il y a lieu. Les pièces justificatives sont récapitulées dans un bordereau dressé en double expédition, dont une est renvoyée à la commune à titre de récépissé, après avoir été visée par la Commission.

ART. 50. — La Commission d'évaluation donne son avis sur les prix de chaque prestation et sur les différences qui peuvent se produire entre les quantités réclamées et celles qui résultent des reçus. Elle transmet son avis au fonctionnaire de l'Intendance chargé par le Ministre de la Guerre de fixer l'indemnité.

ART. 51. — Dans les délais prévus par l'article 26 de la Loi du 3 Juillet 1877, le fonctionnaire de l'Intendance notifie au maire, et celui-ci aux intéressés, le chiffre des indemnités allouées. Le maire leur fait connaître en même temps qu'ils doivent adresser à la Mairie, dans un délai de quinze jours, leur acceptation ou leur refus. Le fonctionnaire de l'Intendance joint à sa notification les états mentionnés à l'article 49 du présent décret, revêtus de son visa. Le maire inscrit sur ces états la date de la notification faite aux divers intéressés, y mentionne les réponses qu'il reçoit, et, à l'expiration du délai de quinze jours, arrête les états et en certifie l'exactitude. Un de ces états reste à la Mairie.

ART. 52. — Le maire dresse ensuite, en triple expédition, et par service administratif, un nouvel état (modèle B) des allocations acceptées et de celles pour lesquelles les intéressés n'ont pas fait de réponse. Ces trois expéditions sont envoyées, avec l'original de l'état indiqué à l'article précédent, au fonctionnaire de l'Intendance chargé du règlement des indemnités.

ART. 53. — Lorsque le fonctionnaire de l'Intendance a reçu l'état des

allocations acceptées dans une commune, il doit, après vérification, et dans un délai maximum de huit jours, délivrer le mandat de paiement dans les conditions prévues par l'article 27 de la Loi sur les réquisitions. Le mandat est délivré au nom du receveur municipal de la commune et il est adressé à ce fonctionnaire avec une expédition de l'état nominatif mentionné à l'article précédent et visé par l'ordonnateur.

ART. 54. — Quand le paiement est fait au comptant, le receveur municipal, aussitôt après avoir touché le mandat, effectue le paiement à chaque intéressé, qui émarge l'état nominatif.

ART. 55. — Si, par application du dernier paragraphe de l'article 27 de la Loi du 3 Juillet 1877, le paiement a lieu en Bons du Trésor, le receveur municipal encaisse le montant de ces bons à leur échéance, et il fait, de concert avec le maire, la répartition des intérêts au prorata des indemnités ; il porte cette répartition sur l'état nominatif et effectue les paiements comme il est indiqué à l'article précédent.

ART. 56. — Les refus d'acceptation du chiffre de l'indemnité allouée, qui seront remis au maire dans les conditions prévues par l'article 26 de la Loi du 3 Juillet 1877, sont transmis par ceux-ci au juge de paix aussitôt après l'expiration du délai de quinzaine. Les juges de paix appellent en conciliation le fonctionnaire de l'Intendance désigné à l'article 50 du présent décret et les réclamants. Les procès-verbaux de non conciliation pour les réclamations supérieures à quinze cents francs seront remis directement aux intéressés.

TITRE VII. — Des réquisitions de l'Autorité Maritime.

(ainsi modifié par les décrets des 8 Mai 1900. 31 Juillet 1914 et 30 Août 1914)

ART. 65. — Peuvent être réquisitionnés dans les conditions ci-après spécifiées les navires de commerce et de plaisance, embarcations et engins flottants de toute nature, de nationalité française, le matériel, les approvisionnements de marchandises existant à bord desdits bâtiments, embarcations ou engins et appartenant à des Français.

Peuvent également être réquisitionnés :

1^o — A bord des mêmes bâtiments, embarcations ou engins, les marchandises qui sont la propriété d'étrangers, si le pays auquel ces étrangers appartiennent n'accorde pas à la France l'exemption du droit de réquisition pour ses nationaux ;

2^o — A bord des bâtiments ennemis, dans les eaux territoriales françaises, les objets et matières utilisables pour la défense nationale et qui ne sont pas encore sujets au droit de prise ;

Lorsque la réquisition porte sur le matériel ou les approvisionnements, réserve est faite des quantités nécessaires au navire pour regagner son port de destination.

Peuvent être requis, en même temps que le navire, l'état-major et l'équipage. Ils sont tenus de prêter leur concours toutes les fois qu'il ne s'agit pas d'armer le navire en qualité de croiseur auxiliaire.

ART. 66. — Peuvent en tout temps exercer les réquisitions prévues à l'article précédent, soit sur un ordre direct, ou en vertu d'une délégation du Ministre de la Marine, soit en vertu d'une sous-délégation :

En France : les préfets maritimes, les commandants de la Marine, les directeurs et les administrateurs de l'Inscription maritime, les officiers

du Commissariat de la Marine, les officiers commandant une forte navale ou un bâtiment isolé ;

En dehors des eaux territoriales : le Gouverneur Général de l'Algérie, le commandant de la Marine et les administrateurs de l'Inscription Maritime dans les quartiers de l'Algérie ; dans les colonies ou pays de protectorat : les Gouverneurs Généraux, les Gouverneurs, les Lieutenants Gouverneurs et autres Chefs de Colonies, les Résidents généraux, les Résidents, les administrateurs de Province, de cercle ou de territoire, les Commandants de la Marine, les Chefs du Service de l'Inscription Maritime, les Représentants diplomatiques ou consulaires de la France, les officiers commandant une force navale ou un bâtiment isolé.

En cas de mobilisation et, à défaut sur place, des autorités désignées ci-dessus, les réquisitions peuvent être exercées dans les conditions spécifiées au paragraphe 1^{er} du présent article par toute autre autorité française.

En France, en cas de mobilisation de l'armée de mer, les préfets maritimes, les commandants de la Marine, les directeurs de l'Inscription Maritime et les chefs des divers services de la Marine dans les ports autre que les ports Chefs-lieux d'arrondissement maritime, les officiers commandant une force navale ou un bâtiment isolé exercent de plein droit les réquisitions. Ils peuvent déléguer le droit de requérir à tout officier de marine, ainsi qu'à tout officier du Commissariat placé sous leurs ordres et, en cas de nécessité absolue, à tout autre officier de l'armée de mer.

Dans tous les cas où sont intervenus des actes d'hostilité et où les communications sont interrompues, hors des eaux territoriales métropolitaines et en Corse, les réquisitions sont également exercées de plein droit par le Gouverneur général de l'Algérie, les gouverneurs généraux ou les gouverneurs des Colonies, les résidents généraux, les commandants de la Marine, les représentants diplomatiques ou consulaires et les commandants à la mer. En cas de nécessité absolue, ces autorités peuvent déléguer le droit de requérir à toute autorité française.

ART. 67. — Dans les cas prévus à l'article précédent, lorsque la réquisition n'est pas exercée directement par le représentant de l'autorité maritime, elle est adressée par l'entremise de ce dernier. Lorsqu'il n'y a pas de représentant de l'autorité maritime, elle est adressée directement au Capitaine, maître ou patron ou à celui qui le remplace ou à défaut à l'armateur.

Elle est faite par écrit, mais sans que l'emploi d'un carnet à souches soit imposé. Les réquisitions faites en vertu d'un ordre ou d'une délégation du Ministre de la Marine en font mention expresse, sans que l'ordre ou la délégation doive être obligatoirement représentée. La réquisition du navire entraîne pour le capitaine, maître ou patron l'obligation de débarquer, au lieu désigné par l'autorité requérante, les passagers ainsi que les objets, approvisionnements et marchandises non réquisitionnés. Toutefois, l'autorité requérante peut décider que les objets, approvisionnements et marchandises seront maintenus à bord.

Il est dressé, au moment de la remise, un état descriptif du navire et un inventaire des marchandises, des approvisionnements et du matériel réquisitionnés et conservés à bord sans être réquisitionnés. Les procès-verbaux sont établis contradictoirement par un représentant de l'autorité requérante, et par le capitaine, maître ou patron ou celui qui le remplace ou à défaut par l'armateur. Ceux-ci, en cas de désaccord, consignent leurs observations sur les procès-verbaux.

Les documents ci-dessus spécifiés sont rédigés en deux originaux, dont l'un reste entre les mains du représentant du navire, et dont l'autre est transmis au Ministre de la Marine.

ART. 68. — Les réquisitions de l'autorité maritime peuvent également porter en France sur les divers objets énumérés dans l'article 5 de la Loi du 3 Juillet 1877.

Ces réquisitions peuvent être exercées sur un ordre direct ou en vertu d'une délégation du Ministre de la Marine, soit en vertu d'une sous-délégation, par les autorités désignées aux paragraphes 2 et 4 de l'article 66.

Les autorités désignées au paragraphe 5 de l'article 66 et les officiers commandant des détachements à terre exercent d'autre part de plein droit les réquisitions en cas de mobilisation. Ces autorités peuvent déléguer le droit de requérir à tout officier de l'armée de mer placé sous leurs ordres.

Dans tous les cas où sont intervenus des actes d'hostilité et où les communications sont interrompues, le commandant de la Marine en Corse, ou, sur sa délégation, tout officier de l'armée de mer placé sous ses ordres, exerce de plein droit les réquisitions.

Les conditions dans lesquelles les autorités militaires et maritimes ont à se concerter lorsqu'en un même lieu le droit de réquisition est ouvert à ces deux autorités sont déterminées par des instructions rédigées d'un commun accord par le Ministre de la Guerre et le Ministre de la Marine.

ART. 69. — Les réquisitions prévues à l'article précédent sont extraites d'un carnet à souche, à moins qu'elles ne soient faites en vertu d'un ordre ou d'une délégation du Ministre de la Marine, cet ordre ou cette délégation ne doit pas être obligatoirement représentée. Les commandants de détachement peuvent également être dispensés de l'emploi du carnet à souche dans les cas prévus à l'article 8 du présent décret.

Les réquisitions sont adressées au maire et ordonnées ou exécutées suivant les règles établies par les articles composant les titres II, III et IV du présent décret.

ART. 70. — Lorsque des troupes de l'armée de terre prennent part à une opération maritime dirigée par un officier de l'armée de mer, les réquisitions relatives à ces troupes sont ordonnées au nom et pour le compte de l'autorité maritime.

Lorsqu'un personnel dépendant de l'armée de mer est employé à terre aux opérations de l'armée de terre, les réquisitions relatives à ce personnel sont exercées au nom et pour le compte de l'autorité militaire.

ART. 71. — Dans les arrondissements et les sous arrondissements maritimes, où il est exercé soit des réquisitions de l'autorité maritime, soit des réquisitions de l'autorité militaire, relatives à des navires ou embarcations et à leurs équipages, il est créé une commission mixte d'évaluation composée de trois, cinq ou sept membres selon l'importance des réquisitions.

Le Ministre de la Marine fixe ce nombre et peut déléguer au préfet maritime le soin de nommer les membres de ces commissions.

Les articles 46 et 47 du présent décret sont applicables auxdites commissions.

ART. 72. — Dans les cas où les indemnités à évaluer se rapportent à des réquisitions militaires relatives à des navires ou embarcations et à leurs équipages, la Commission est complétée par l'adjonction d'un fonctionnaire de l'Intendance nommé par le Ministre de la Guerre, ou sur sa délégation, par le Commandant de la Région.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

ART. 73. — Le règlement et la liquidation des indemnités relatives aux réquisitions de l'autorité maritime prévues à l'article 68 du présent décret s'effectuent suivant les règles établies pour les réquisitions de l'autorité militaire.

L'évaluation des indemnités est faite, suivant la décision du Ministre de la Marine, soit par l'une des Commissions prévues à l'article 71, soit par une Commission départementale, constituée conformément aux articles 45 et 47 du présent décret, dont l'un des membres militaires est, si le Ministre de la Marine le demande, remplacé pour les réquisitions du département de la Marine par un représentant de ce département.

Les Commissions d'évaluation mentionnées ci-dessus transmettent leur avis à l'officier du Commissariat chargé par le Ministre de fixer l'indemnité.

Les notifications prévues à l'article 51 sont faites par cet officier.

Lorsque la réquisition porte sur les objets indiqués à l'article 65 du présent décret, le règlement et la liquidation se font de la façon suivante, sans préjudice des conventions conclues entre l'Etat et les propriétaires des navires.

L'indemnité est fixée en tenant compte soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet s'il y a lieu.

L'évaluation de l'indemnité est faite sur le vu de l'état descriptif et des procès-verbaux mentionnés à l'article 67 par une des Commissions d'arrondissement ou de sous-arrondissement maritimes prévus à l'article 71, spécialement désignée par le Ministre de la Marine pour être « saisie de l'affaire ».

Cette Commission transmet son avis directement au Ministre qui fixe l'indemnité.

Si l'emploi temporaire n'a pas cessé lors de la décision qui fixe l'indemnité, ladite indemnité est calculée en raison de la privation de jouissance jusqu'au jour de la décision. Des indemnités complémentaires peuvent être accordées ultérieurement après chaque période de trois mois. Le dernier règlement comprend s'il y a lieu, le coût de l'objet ou le montant de sa dépréciation.

La décision du Ministre est signifiée en la forme administrative, soit au capitaine, maître ou patron du navire, en même temps qu'à l'armateur, soit au propriétaire des marchandises réquisitionnées et à tous autres intéressés.

La signification est faite par les soins du Ministre de la Marine. L'agent qui effectue la notification revêt la copie de la décision ministérielle de son visa, en y consignant la date de cette notification.

En cas de contestation, le juge de paix ou le tribunal de première instance compétent est celui du ressort dont relève la Commission d'arrondissement ou de sous-arrondissement maritime désignée par le Ministre pour statuer sur l'affaire.

En cas d'acceptation de l'indemnité, le montant en est ordonné immédiatement par les soins de l'autorité maritime.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT DU 11 JANVIER 1916
délibéré par la Section des Finances, de la Guerre, de la Marine
et des Colonies.

Demande d'interprétation de l'article 73, paragraphe 5, du décret du 31 Juillet 1914. — La Section des Finances de la Guerre, de la Marine et des Colonies, du Conseil d'Etat, sur le renvoi qui lui a été fait par le Ministre de la Marine de la question de savoir quel est le sens et la portée de l'expression « privation de jouissance » qu'emploie l'article 73, paragraphe 5, du décret du 31 Juillet 1914, relatif au règlement des indemnités dues pour les réquisitions de l'autorité maritime, et ainsi conçu :

« L'indemnité est fixée en tenant compte soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'Administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la péréciation de l'objet, s'il y a lieu ».

Vu les lois des 3 Juillet 1877 et 17 Juillet 1898 ;

Vu les décrets des 2 Août 1877 et 31 Juillet 1914 ;

Considérant que la réquisition temporaire d'un navire participe de la nature et des effets d'un contrat de louage ; qu'ainsi, l'indemnité pour privation de jouissance que l'art. 73 du décret de 1914 allouée au propriétaire doit s'entendre du loyer que celui-ci est en droit d'obtenir, à raison de l'usage que l'Administration fait de son navire ;

Considérant que, dans les observations qui ont été présentées en leur nom, les intéressés soutiennent que l'indemnité qui leur est due ne peut être calculée que d'après les cours des frêts au jour de la réquisition ;

Mais, considérant que ce mode d'évaluation, qui serait rationnel en temps de paix, a cessé de l'être depuis que les prix des frets ont été faussés par le fait même des opérations de guerre et par l'exercice du droit de réquisition dans l'intérêt de la défense nationale ; qu'en effet, la hausse continue des cours, depuis le mois de septembre 1914, n'est due que pour partie à un renchérissement de la main-d'œuvre et des matières premières, et qu'elle correspond, pour le surplus, à un bénéfice supplémentaire que les armateurs parviennent à réaliser, grâce à la réduction du nombre des navires disponibles et à l'insuffisance de leur tonnage, en égard aux demandes du commerce et de l'industrie ;

Considérant, que, de même, il faut écarter tout système qui, prenant pour base la valeur initiale du navire, tendrait à établir un rapport invariable entre l'âge de chaque navire et de ses chaudières, et le montant du loyer à allouer ; qu'en effet, un rapport de cette nature aurait forcément un caractère arbitraire ;

Qu'en outre, si l'âge de la chose louée peut intervenir pour l'évaluation éventuelle de la dépréciation qu'elle a subie par le fait de l'Administration, il ne s'ensuit nullement que l'âge du navire doit influer, dans tous les cas, et d'une manière uniforme, sur le calcul de l'indemnité due pour privation de jouissance ; qu'il convient de reconnaître, au contraire, que tout navire

qui possède une cote établissant qu'il est en bon état de navigabilité et que sa machine fonctionne d'une manière satisfaisante, doit donner lieu, quel que soit son âge, et pendant le temps où il a effectivement rempli ces conditions, au loyer correspondant à sa valeur d'utilisation, suivant son tonnage et sa catégorie ;

Considérant que la fixation de ce loyer normal pourrait être faite en prenant comme point de départ la valeur locative moyenne de ce navire pendant une certaine période antérieure à la guerre ;

Qu'il conviendrait toutefois de majorer ce loyer, le cas échéant, d'une somme correspondant : 1° aux augmentations de dépenses mentionnées ci-dessus, et dont il serait dûment justifié et 2° à l'usure anormale du navire ou de sa machine causée par l'usage intensif qui pourrait en être fait, ou, par l'absence ou l'insuffisance d'entretien, dans les cas où il n'apparaîtrait pas que cette seconde cause de préjudice puisse donner lieu à une indemnité de dépréciation ;

Considérant que le loyer ainsi déterminé devant nécessairement assurer la rémunération totale du capital afférent à la partie de l'entreprise qui est envisagée, y compris le bénéfice normal sur lequel les armateurs ont pu compter, lors de la constitution de ce capital, les intéressés se trouveront suffisamment indemnisés de la privation de jouissance qu'ils ont subie et seront mis à même de reprendre utilement, dès la cessation des hostilités, les services commerciaux indispensables à la prospérité du pays et de ses colonies ;

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de répondre à la question posée dans le sens des observations qui précèdent.

DÉCRET DU 4 AVRIL 1916

**Imposition aux navires français pour certaines catégories de voyages
d'une autorisation préalable inscrite au rôle d'équipage.**

(Journal Officiel du 5 Avril 1916)

Rapport au Président de la République Française

Paris, le 4 Avril 1916.

Monsieur le Président,

Aux termes de l'article 2 du décret du 29 Février 1916 qui a institué le Comité des Transports Maritimes, ce Comité a pour mission d'améliorer le rendement des navires de commerce.

A cet effet, un contrôle rigoureux de l'emploi de la flotte nationale est indispensable, car il importe que les navires français soient entièrement

utilisés pour les besoins du pays. Afin d'atteindre ce but, il est nécessaire d'interdire en principe :

1^o — Les voyages d'intercourse, d'un port étranger à un autre port étranger ;

2^o — Les voyages au départ de France qui ne présentent pas un caractère d'utilité pour le ravitaillement du pays.

L'article 1^{er} du projet de décret interdit ces opérations, tout en laissant la faculté de les autoriser, à titre exceptionnel pour des motifs sérieux.

Ces mesures très simples permettront d'assurer un contrôle efficace de l'utilisation des navires battant pavillon français.

J'ai donc l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci-joint.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre de la Marine,
LACAZE.

Le Président de la République Française,

Vu le décret Loi du 19 Mars 1852 concernant le rôle d'équipage des bâtiments du Commerce ;

Vu le décret du 29 Février 1916, instituant au Ministère de la Marine, un Comité des Transports Maritimes ;

Décète :

ART. 1^{er}. — A compter du présent décret, tout navire français à propulsion mécanique ou à voiles, d'une jauge brute supérieure à 500 Tonneaux, devra être muni d'une autorisation du Ministre de la Marine :

1^o — Pour se rendre d'un port étranger dans un autre port qu'un port français de la métropole ;

2^o — Pour appareiller d'un port français à destination d'un port étranger.

ART. II. — L'autorisation visée à l'article précédent sera demandée à l'autorité maritime consulaire ou coloniale qui saisira télégraphiquement le Ministre de la Marine.

Le navire pour lequel une autorisation est demandée ne pourra quitter le port dans lequel il se trouve sans que mention de ladite autorisation eût été portée au rôle d'équipage.

ART. III. — Des dispositions du présent décret ne s'appliquent ni aux navires postaux, ni aux navires ayant leur port d'attache dans les Colonies.

ART. IV. — Le Ministre de la Marine est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 4 Avril 1916.

LETTRE CIRCULAIRE DU COMITÉ CENTRAL**DES ARMATEURS DE FRANCE DU 19 MAI 1916**

**au sujet des conventions (n^{os} 1, 2 et 3) pour le règlement
des indemnités de réquisition.**

Les notes de séance du 13 Avril et du 11 Mai ont tenu les armateurs au courant des conversations engagées entre la Commission des Marchés de la Marine et le Comité Central des Armateurs en vue d'examiner les conditions auxquelles des accords amiables pourraient intervenir au sujet des indemnités afférentes aux navires de commerce réquisitionnés pour les périodes écoulées et non couvertes déjà par une convention de réquisition affrètement.

Des conventions spéciales ont été préparées pour les différents cas qui peuvent se présenter :

1^o — Cas où la réquisition à régler a déjà pris fin (Convention N^o 1) ;

2^o — Cas où la réquisition est encore actuellement en cours (Convention N^o 2) ;

3^o — Enfin une convention particulière (Convention N^o 3) a été établie pour le cas des navires militarisés qui n'avaient encore fait l'objet d'aucune convention.

Ces conventions établissent des bases de règlement amiables et prévoient des taux d'indemnité variables suivant les périodes couvertes par la réquisition (1914, 1915, 1916 et 1917) et suivant le type du navire (cargo-tramp, cargo-mixte, cargo de ligne et paquebot).

Mais ces taux s'appliquent tous à un navire à la gérance duquel l'armateur n'aurait aucunement participé. Si l'armateur a supporté ou fait des dépenses, ces dépenses lui seront remboursées en outre du paiement des indemnités prévues, sur des justifications dont la modalité a été arrêtée en principe. L'armateur aura droit également à une indemnité de gérance calculée d'après l'importance du concours qu'il aura donné à la Marine. En aucun cas, cette indemnité ne pourra dépasser 0 fr. 20 par tonneau de jauge brute et par mois.

Le Comité des Armateurs ne se dissimule pas que les barèmes d'indemnités sont peu élevés. Pour 1914, en particulier, ils se trouvent très inférieurs aux tarifs anglais. Ces tarifs s'appliquent, on le sait, à des navires entièrement gérés par leurs armateurs. Il faut donc les réduire dans une forte proportion pour obtenir les prix correspondants dans le cas de navires pour lesquels les armateurs ne paient ni l'entretien courant, ni les salaires de l'équipage, ni sa nourriture, ni les assurances de mer. Même en admettant que l'indemnité du navire non géré doive être égale à 45 % seulement de l'indemnité du navire géré, les barèmes prévus en France pour 1915 ne représentent pas la moitié des tarifs anglais. Pour 1917 même, ils correspondent à des taux anglais réduits de 12 1/2 %, alors que les armateurs de Grande Bretagne ont reçu le prix des tarifs du « Blue Book » depuis le début

des réquisitions où, en ce qui concerne les cargo-tramps, depuis le mois de Mars 1915.

Toutefois, la Commission des Réquisitions du Comité, qui avait reçu mandat à cet effet du Conseil de Direction, a décidé qu'il y avait lieu de proposer à l'acceptation de tous les adhérents du Comité les conditions générales que la Marine est prête à leur consentir. Cette décision a été inspirée par la préoccupation des armateurs de rester fidèles jusqu'au bout à l'esprit de modération dont ils ont fait preuve depuis le début et par le désir de faciliter le plus possible la conclusion de règlement entre les intéressés et le Département de la Marine.

On trouvera ci-après les modèles de conventions applicables à chacun des cas indiqués plus haut, ainsi que les barèmes d'indemnités. Les armateurs auront ainsi les éléments nécessaires pour apprécier s'il leur convient de recourir au mode de règlement amiable que la Commission des Marchés de la Marine met à la disposition des armateurs dont les navires ont été réquisitionnés.

Si, après examen, ils désirent faire régler les indemnités de réquisition qui leur sont dûes d'après les conditions générales indiquées, il y aura lieu pour eux d'adresser une demande à cet effet à la Commission Centrale des Marchés Commerciaux au Ministère de la Marine, 2, rue Royale. Cette demande devra être accompagnée des renseignements suivants qui faciliteront et hâteront le travail préparatoire :

- 1° — Les noms des navires pour lesquels les conventions sont demandées ;
- 2° — Le type de la convention à passer (Convention 1, 2 ou 3) ;
- 3° — La période de réquisition à envisager ;
- 4° — La participation de l'armateur à la gérance du navire (gérance totale ou partielle. Donner toutes les indications utiles sur l'étendue de la gérance) ;
- 5° — La catégorie dans laquelle l'armateur estime que son bateau doit être classé (cargos ordinaires, cargos de ligne, cargos-mixtes, paquebots) ;
- 6° — La vitesse aux essais à demi-charge pour les cargos de ligne, les cargos mixtes et les paquebots. La vitesse en service, dont il sera tenu compte pour l'établissement de l'indemnité, sera déterminée en diminuant la vitesse aux essais en demi-charge de 1 nœud $1/2$ pour les vitesses d'essais supérieures à 14 nœuds, et de 2 nœuds pour les vitesses d'essais inférieures ou égales à 14 nœuds ;
- 7° — La portée en lourd total pour les cargos ordinaires et les cargos de ligne ;
- 8° — La jauge brute pour tous les navires ;
- 9° — La nature du Service auquel la Marine a affecté le navire (charbonnier, transport de matériel et de personnel, navire-hôpital) ;
- 10° — Pour les cargos de ligne, cargos mixtes et paquebots, l'indication de la ligne commerciale régulière à laquelle chacun de ces navires était affecté avant la réquisition, l'énumération de leurs moyens de chargement et de déchargement, les installations qu'ils possèdent pour les passagers de cabine et le nombre de passagers de cabines qu'ils peuvent recevoir par classe.

CONVENTION N° 1

Réquisition.

Entre la Marine Nationale et

En vertu de l'autorisation contenue dans l'article 73 du décret du 2 Août 1877, modifié le 31 Juillet 1914 sur les réquisitions maritimes ;

Il a été mutuellement convenu ce qui suit, pour le règlement amiable de indemnités de réquisition d..... vapeur.....

ART. I. — **Bases du règlement des indemnités de réquisition.** — Du jour inclus où la disposition du navire lui a été enlevée par la réquisition, jusqu'au jour exclu où le navire lui a été restitué après accomplissement des formalités de réquisition, l'armateur aura droit à une indemnité journalière de privation de jouissance de

Cette indemnité sera dûe également pendant la durée des travaux de remise en état du navire, à la charge de la Marine.

L'armateur ayant assuré la gérance complète de..... vapeur et la gérance partielle d..... vapeur pendant la durée de leur réquisition, il leur sera payé une allocation journalière de gérance de.....

L'armateur sera en outre remboursé, sur justification, des dépenses qu'il aura faites au titre du navire mais qui, par suite de la réquisition, doivent demeurer au compte de la Marine.

La détermination du montant des indemnités de dépréciation anormale qui pourraient être dues à l'armement, en sus de l'indemnité de privation de jouissance, fera l'objet d'une expertise contradictoire opérée, au vu du navire et sur pièces, par une Commission composée d'un représentant de la Marine, d'un représentant de l'armement et d'un représentant du Bureau de classification.

Si des refontes ou améliorations (installations spéciales, matériel supplémentaire, etc.), ont été effectuées aux frais de la Marine au cours de la réquisition, la plus-value qui en subsistera pour l'armateur, à l'expiration de la réquisition, au point de vue de l'utilisation commerciale ultérieure du navire, sera remboursée par lui à la Marine. La détermination de cette plus-value fera l'objet d'une expertise contradictoire effectuée dans les mêmes conditions et par la même Commission que ci-dessus. Cette plus-value ne pourra, en aucun cas, dépasser le montant des dépenses faites de ce chef par la Marine.

Les paiements à effectuer à l'armateur ne devront jamais excéder le montant des demandes d'indemnités ou de remboursement qu'il aurait adressées à la Marine avant la conclusion de la présente convention.

ART. II. — **Liquidation.** — La liquidation des sommes dues à l'armateur sera effectuée par le Service de l'Intendance Maritime à

La Marine se libérera de ces sommes en en faisant donner crédit, conformément aux dispositions du décret du 20 Juin 1916, au compte ouvert au nom d

ART. III. — **Contentieux.** — Les constatations qui pourraient surgir à l'occasion de l'exécution de la présente convention seront jugées administrativement et, en dernier ressort, par le Conseil d'Etat.

ART. IV. — **Timbre et Enregistrement.** — La présente convention sera

soumise aux formalités du timbre et de l'enregistrement par les soins et aux frais de l'armateur.

CONVENTION N° 2

Réquisition.

Acte additionnel à la convention de réquisition-affrètement du.....

Entre la Marine Nationale et

En vertu de l'autorisation contenue dans l'article 73 du décret du 2 Août 1877, modifié le 31 Juillet 1914, sur les réquisitions maritimes ;

Il a été mutuellement convenu ce qui suit pour le règlement amiable des indemnités de réquisition d..... vapeur
..... afférentes à la période antérieure à la date d'entrée en application de la convention du
(article 2 de ladite convention).

ART. I. — **Bases du règlement des indemnités de réquisition.** — Du jour inclus où la disposition du navire lui a été enlevée par la réquisition jusqu'au jour exclu de l'entrée en application de la convention de réquisition-affrètement du, l'armateur aura droit à une indemnité journalière de privation de jouissance de

L'armateur ayant assuré la gérance complète d.....
vapeur et la gérance partielle d..... vapeur
pendant la période de réquisition définie ci-dessus, il lui sera payé une allocation journalière de gérance de

L'armateur sera en outre remboursé, sur justification des dépenses qu'il aura faites au titre du navire mais qui, par suite du régime de la réquisition, doivent demeurer au compte de la Marine.

Si des refontes ou améliorations (installations spéciales, matériel supplémentaire) ont été effectuées aux frais de la Marine pendant la période de réquisition considérée, la plus-value qui en subsistera pour l'armateur, à l'expiration de la réquisition, au point de vue de l'organisation commerciale ultérieure du navire, sera remboursée par lui à la Marine. La détermination de cette plus-value fera l'objet d'une expertise contradictoire opérée, au vu du navire et sur pièces, par une Commission composée d'un représentant de la Marine, d'un représentant de l'armement et d'un représentant du Bureau de Classification. Cette plus-value ne pourra, en aucun cas, dépasser le montant des dépenses faites de ce chef par la Marine.

Les paiements à effectuer à l'armateur ne devront jamais excéder le montant des demandes d'indemnités ou de remboursement qu'il aurait adressées à la Marine avant la conclusion de la présente convention.

ART. II. — **Liquidation.** — La liquidation des sommes dues à l'armateur sera effectuée par le Service de l'Intendance Maritime à

La Marine se libérera de ces sommes en en faisant crédit, conformément aux dispositions du décret du 20 Juin 1916, au compte ouvert au nom de

ART. III. — **Contentieux.** — Les contestations qui pourront surgir à

l'occasion de l'exécution du présent acte additionnel seront jugées administrativement et, en dernier ressort, par le Conseil d'Etat.

ART. IV. — **Référence au contrat originel.** — Il n'est rien changé par ailleurs aux autres dispositions de la Convention du qui demeurent applicables en tant qu'elles ne sont pas contraires à celles qui font l'objet du présent acte additionnel.

ART. V. — **Timbre et Enregistrement.** — Le présent acte additionnel sera soumis aux formalités du timbre et de l'enregistrement par les soins et aux frais de l'armateur.

CONVENTION N° 3

Réquisition.

Entre la Marine Marchande et
En vertu de l'autorisation contenue dans l'article 73 du 2 Août 1877, modifié le 31 Juillet 1914, sur les réquisitions maritimes.

Il a été mutuellement convenu ce qui suit pour les conditions de la réquisition d..... vapeur et le règlement amiable des indemnités correspondantes :

ART. I. — **Durée de la réquisition.** — La durée de la réquisition sera subordonnée à la volonté de la Marine, qui aura le droit de la faire cesser à un moment quelconque, en donnant toutefois au propriétaire un préavis de quinze jours au moins. Sauf accord contraire, la restitution d..... navire s'effectuera dans port d'attache.

Au point de vue des indemnités à payer au propriétaire la réquisition comptera du jour inclus où la disposition du navire lui a été enlevée jusqu'au jour exclu où le navire lui sera rendu dans les conditions indiquées à l'article 5.

En cas de perte du navire, l'indemnité prévue à l'article 4 cessera d'être due à la date des dernières nouvelles et, à défaut de nouvelles, cinq jours après que le navire aura quitté sa dernière escale.

ART. II. — **Visite du navire et constatations au commencement de la réquisition.** — Au début de la réquisition, il sera procédé contradictoirement à l'établissement de l'état descriptif, de l'inventaire et du procès-verbal prévus à l'article 67 du décret du 31 Juillet 1914.

Avant l'établissement de l'état descriptif, la Marine se réserve de faire procéder à une inspection détaillée contradictoire du navire, à flot et à sec, en présence de l'Inspecteur de la Navigation et du représentant du Bureau de Classification. La carène sera repeinte, s'il y a lieu.

Les frais ou de passage au bassin, et, s'il y a lieu, ceux de peinture de la carène, seront supportés par le propriétaire, proportionnellement au temps qui s'est écoulé depuis le dernier carénage et en admettant que l'intervalle normal des deux carénages est de six mois.

Le charbon existant à bord au moment de la réquisition sera remboursé à son propriétaire au cours du jour dans le port de réquisition.

ART. III. — **Droits et obligations de la Marine.** — La Marine aura l'entière disposition du navire, de son matériel et de ses approvisionnements.

Elle pourra faire effectuer à bord telles installations et tels travaux qu'elle jugera utiles.

A partir du commencement de la réquisition, elle paiera les salaires et pourvoiera à la nourriture de l'équipage et de l'Etat-Major, si elle les a réquisitionnés avec le navire.

Elle assurera l'entretien du navire dans toutes ses parties, maintiendra tous ses appareils en parfait état de fonctionnement, fera procéder aux visites réglementaires du registre de classification auquel le navire est coté et fera exécuter les réparations consécutives à ces visites, de façon à maintenir la classification du navire et de ses appareils spéciaux.

Elle assumera tous les risques de guerre et de navigation.

Pendant la durée de la réquisition, le propriétaire ne sera pastenu d'intervenir dans la gérance, l'entretien ou l'exploitation du navire.

ART. IV. — **Indemnité de réquisition.** — Le propriétaire aura droit pendant la durée de la réquisition, telle qu'elle est définie à l'article 1^{er}, à une indemnité journalière de privation de jouissance de

Les paiements d'indemnité afférents à la période de réquisition antérieure à la notification de la présente convention ne pourront cependant, en aucun cas, excéder le montant des demandes que le propriétaire aurait adressées à cet effet à la Marine.

La réquisition ne peut, en aucun cas, ouvrir un droit aux allocations prévues par les lois sur la Marine Marchande sous l'empire desquelles le navire se trouve placé.

ART. V. — **Remise du navire — Fin de la réquisition.** — La Marine prendra à son compte ou fera exécuter à son compte les travaux et remplacements nécessaires pour remettre le navire et son matériel dans l'état indiqué par l'état descriptif et l'inventaire, sous réserve de l'usure normale. Elle pourra se libérer de cette obligation par un règlement forfaitaire immédiat comprenant le coût estimé des travaux et remplacements, ainsi que le montant de l'indemnité de réquisition pendant les délais nécessaires pour leur exécution.

Les travaux et remplacements au compte de la Marine seront constatées contradictoirement par procès-verbal avec indication de la durée probable totale de l'immobilisation qui en résultera.

L'indemnité de réquisition sera due pendant la durée de la remise en état.

A moins que, d'un commun accord, les travaux de remise en état ne soient différés pour permettre au navire de reprendre sa navigation commerciale, les risques de guerre continueront à être à la charge de la Marine pendant toute la durée de la remise en état du navire, même si celles-ci donnaient lieu à un règlement forfaitaire.

Si le propriétaire en fait la demande, il sera procédé, comme au début de la réquisition, à une inspection contradictoire, à flot et à sec, par une Commission mixte composée d'un représentant de la Marine, d'un représentant du propriétaire et d'un représentant du Bureau de Classification. S'il est relevé des marques de dépréciation anormale, leur nature et leur importance seront constatées dans le procès-verbal. Les frais de passage au bassin et s'il y a lieu, ceux de la peinture de la carène seront supportés par la Marine proportionnellement au temps qui se sera écoulé, soit depuis le jour de la réquisition, soit depuis le dernier carénage fait au cours de la réquisition et en admettant que l'intervalle normal de deux carénages est de six mois.

La valeur du charbon restant à bord sera remboursée à la Marine au cours du jour dans le port de restitution du navire.

La détermination du montant des indemnités de dépréciation anormale, qui pourraient être dues au propriétaire en sus de l'indemnité de privations de jouissance, fera l'objet d'une expertise contradictoire opérée, au vu du navire et sur pièces, par la Commission mixte visée à l'alinéa 5 du présent article ou, s'il n'est pas procédé à une inspection à flot et à sec, par une Commission mixte de même composition et désignée spécialement à cet effet.

Si des refontes ou améliorations (installations spéciales, matériel supplémentaire, etc.) ont été effectuées aux frais de la Marine au cours de la réquisition, la plus value qui en subsistera pour l'armateur, à l'expiration de la réquisition, au point de vue de l'utilisation commerciale ultérieure du navire, sera remboursée par lui à la Marine. La détermination de cette plus-value fera l'objet d'une expertise contradictoire effectuée dans les mêmes conditions et par la même Commission que ci-dessus. Cette plus-value ne pourra en aucun cas dépasser le montant des dépenses faites de ce chef par la Marine.

Les paiements à effectuer à l'armateur ne devront jamais excéder le montant des demandes d'indemnité ou de remboursements qu'il aurait adressées à la Marine avant la conclusion de la présente convention.

ART. VI. — Conservation du navire par l'Etat ; perte du navire. — Le montant de la valeur intégrale due au propriétaire au moment où l'Etat fera connaître son intention de conserver le navire, si le navire est acquis par l'Etat, ou au moment où le propriétaire cessera d'avoir droit à l'indemnité de réquisition, si le navire périt au service de l'Etat, sera fixé, sauf accord contraire, suivant la procédure légale établie par la Loi du 3 Juillet 1877.

ART. VII. — Liquidation des sommes dues au propriétaire. — La liquidation des sommes dues au propriétaire sera opérée par les soins du Service de l'Intendance Maritime à

L'indemnité prévue à l'article 4 sera payée mensuellement et à terme échu.

La Marine se libérera des sommes dues en exécution de la présente convention en en faisant donner crédit, conformément aux dispositions du décret du 20 Juin 1916, au compte ouvert au nom de

Ces paiements seront effectués au plus tard dans les soixante jours de la présentation des factures correspondantes sauf erreur ou émission des pièces justificatives. En cas de contestation sur le montant d'une facture la somme noncontestée fera l'objet d'une liquidation à part, le paiement du reliquat étant réservé jusqu'à ce que la vérification ait été opérée.

Si les délais prévus ci-dessus venaient à être dépassés sans que les paiements aient été effectués, la Marine paierait des intérêts moratoires au taux de 5 % l'an, à partir de la date du dépôt constaté d'une demande adressée à cet effet au Service liquidateur.

ART. VIII. — Contentieux. — Toutes les contestations qui pourront surgir à l'occasion de l'exécution de la présente convention seront jugées administrativement et, en dernier ressort par le Conseil d'Etat. Exception n'est faite que pour les contestations relatives à la détermination de la valeur intégrale du navire, en cas de perte ou de conservation par l'Etat, (art. 6) lesquelles seront jugées dans les conditions fixées par la loi du 3 Juillet 1877.

ART. IX. — Résiliation. — aura la faculté de résilier

la présente convention à compter du 1^{er} Janvier 1918, à condition d'en aviser la Marine au moins un mois à l'avance.

ART. X. — **Application des Lois et Décrets sur la réquisition.** — Toutes les dispositions de la Loi du 3 Juillet 1877, du décret du 2 Août 1878 et de leurs actes modificatifs subséquents restent applicables pour tout ce qui n'est pas prévu à la présente convention.

ART. XI. — **Timbre et Enregistrement.** — La présente convention sera soumise aux formalités de timbre et d'enregistrement par les frais de.....

BARÈME DES INDEMNITÉS DE RÉQUISITION-JOUISSANCE DES CARGOS DE LIGNE

(par tonneau de jauge brute et par mois)

VITESSE DU NAVIRE	INDEMNITÉS DE RÉQUISITION AFFRÈTEMENT		INDEMNITÉS DE RÉQUISITION JOUISSANCE				OBSERVATIONS
	Barème anglais	Barème Français 1917	1914 (1)	1915 (2)	1916 (3)	1917 (4)	
INDEMNITÉS PRINCIPALES							
Navires de 13 nœuds et au-dessous.	15 / = 19,825	17,347	3,82	6,94	7,37	7,81	(1) 22 % de l'indemnité de réquisition af- frètement de 1917.
Navires de 12 nœuds et au-dessous de 13.	14 / = 18,550	16,231	3,57	6,49	6,90	7,30	
Navires de 11 nœuds et au-dessous de 12.	13 / = 17,225	15,072	3,32	6,03	6,41	6,78	(2) 40 % d°.
Navires de 10 nœuds et au-dessous de 11.	12/6 = 16,563	14,493	3,19	5,80	6,16	6,52	(3) 42,5 % d°.
Navires de moins de 10 nœuds.	12 / = 15,900	13,913	3,06	5,57	5,91	6,26	(4) 45 % d°.
SUPPLÉMENTS							
Navires de 3.000 T. et au-dessous de 4.000 T. de jauge brute.	6 d. = 0,663	0,580	0,130	0,232	0,247	0,261	
Navires de 2.000 T. et au-dessous de 3.000 T.	1 / = 1,325	1,160	0,260	0,464	0,493	0,522	
Navires de moins de 2.000 T.	1 / 6 = 1,988	1,740	0,390	0,696	0,740	0,783	

**BARÈME DES INDEMNITÉS DE RÉQUISITION-JOUISSANCE
DES CARGOS ORDINAIRES**
(par tonneau de jauge brute et par mois)

PORTÉE EN LOURD	INDEMNITÉS DE RÉQUISITION AFFRÈTEMENT		INDEMNITÉS DE RÉQUISITION JOUISSANCE				OBSERVATIONS
	<i>Barème anglais.</i>	<i>Barème Français 1917</i>	1914 (1)	1915 (2)	1916 (3)	1917 (4)	
Au-dessus de 5.000 Ton.	11/3 = 14,906	13,043	2,87	5,22	5,54	5,87	(1) 22 0/0 de l'indemnité de réquisition af- frètement de 1917. (2) 40 % d°. (3) 42,5 % d°. (4) 45 % d°.
de 4.001 à 5.000 tonnes.	11/9 = 15,569	13,623	3,00	5,45	5,79	6,13	
de 3.001 à 4.000 tonnes.	12/3 = 16,231	14,202	3,12	5,68	6,04	6,39	
de 2.201 à 3.000 tonnes.	12/9 = 16,894	14,782	3,25	5,91	6,28	6 65	
de 1.801 à 2.200 tonnes.	13/3 = 17 556	15,362	3 38	6,14	6,53	6,91	
de 1.300 à 1.800 tonnes.	13/9 = 18,219	15,942	3,51	6,38	6,78	7,17	

**BARÈME DES INDEMNITÉS DE RÉQUISITION-JOUISSANCE
DES CARGOS MIXTES ET PAQUEBOTS**
(classe II du barème anglais : navires des corps expéditionnaires)
ET DES NAVIRES HOPITAUX
(par tonne de jauge brute et par mois)

VITESSE DU NAVIRE	INDEMNITÉS DE RÉQUISITION AFFRÈTEMENT		INDEMNITÉS DE RÉQUISITION JOUISSANCE				OBSERVATIONS
	Barème anglais	Barème Français 19 7	1914 (1)	1915 (2)	1916 (3)	1917 (4)	
CARGOS MIXTES ET PAQUEBOTS							
15 nœuds et au-dessous de 17.	17/6 = 23,188	20,290	4,46	8,12	8,62	9,13	(1) 22 % de l'indemnité de réquisition af- frètement de 1917. (2) 40 % d°. (3) 42,5 % d°. (4) 45 % d°.
14 nœuds et au-dessous de 15.	16/6 = 21,863	19,130	4,21	7,65	8,13	8,61	
13 nœuds et au-dessous de 14.	15/6 = 20,538	17,971	3,95	7,19	7,64	8,09	
12 nœuds et au-dessous de 13.	14/6 = 19,213	16,811	3,70	6,72	7,14	7,56	
Au-dessous de 12 nœuds.	13/6 = 17,888	15,652	3,44	6,26	6,65	7,04	
NAVIRES HOPITAUX							
14 nœuds et au-dessus.	17/ = 22,525	19,709	4,34	7,88	8,38	8,87	
Au-dessous de 14 nœuds.	16/ = 21,200	18,550	4,08	7,42	7,88	8,35	

DÉCRET DU 17 JUILLET 1917**Institution d'un contrôle général de la flotte marchande.***(Journal Officiel du 18 Juillet 1917)***Rapport au Président de la République Française***Paris, le 17 Juillet 1917.*

Monsieur le Président,

Aux termes du décret du 4 Avril 1916, tout navire français d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux doit être muni d'une autorisation :

1^o — Pour se rendre d'un port étranger dans un autre port qu'un port français de la métropole ;

2^o — Pour appareiller d'un port français à destination d'un port étranger.

Ces dispositions ne s'appliquent, ni aux navires postaux, ni aux navires ayant leur port d'attache aux Colonies, elles ne prévoient aucun contrôle sur les navires appareillant d'un port étranger à destination d'un port français ou pratiquant la cabotage entre deux ports français. Enfin, les navires, de moins de 500 tonneaux de jauge brute, dont certains sont susceptibles d'effectuer des transports de marchandises intéressants, échappent à la réglementation.

A l'heure actuelle, la raréfaction croissante du tonnage navigant, augmenté chaque jour par les conséquences de la guerre sous-marine, nous fait un devoir de poursuivre l'adaptation, toujours plus étroite et plus souple, de nos ressources à nos besoins. C'est en ce sens qu'il nous paraît urgent de réaliser, par un contrôle actif, semblable à celui du Shipping Controller, une utilisation intense et raisonnée de toute la flotte de commerce française. En généralisant l'obligation d'une autorisation et en faisant prévoir une sanction aux navires qui tenteraient de s'y dérober, mesures mises en œuvre dès longtemps par nos alliés britanniques, nous croyons appliquer dans leur texte et dans leur esprit les dispositions de l'accord franco-anglais du 3 Décembre 1916.

Tel est l'objet du décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

*Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,*

DESPLAS.

*Le Ministre de la Marine,
LACAZE.*

Le Président de la République Française,
Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et des Transports et du
Ministre de la Marine,

Décète :

ART. I. — Le Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la

Marine marchande exerce, par tous les moyens qu'il juge utile, un contrôle sur les taux de fret et l'utilisation de la flotte de commerce française.

ART. II. — A dater du 1^{er} Août 1917, tout navire français de plus de 100 tonneaux de jauge brute doit être muni d'une licence délivrée par le Sous-Secrétaire d'Etat.

ART. III. — Chaque demande de licence indique le voyage que le navire doit effectuer, ainsi que les catégories de marchandises qu'il doit transporter.

Un arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat déterminera les renseignements complémentaires à fournir et fixera le type d'imprimé à utiliser à cet effet.

ART. IV. — Chaque demande de licence est inscrite sur un registre spécial au Sous-Secrétaire d'Etat. La réponse (octroi de la licence ou refus d'autorisation) est envoyée dans les deux jours qui suivent la réception de la demande.

ART. V. — Dans tous les ports de France et d'Algérie, à chaque arrivée et à chaque départ du navire, la licence est présentée par le capitaine à l'administrateur de l'Inscription Maritime, qui y appose son visa et qui peut demander toutes justifications utiles sur le voyage effectué ou à entreprendre, ainsi que la nature des cargaisons transportées ou à transporter.

ART. VI. — Le Sous-Secrétaire d'Etat provoque la réquisition immédiate de tout navire dont il juge l'utilisation insuffisante.

ART. VII. — Pour tout navire en cours de navigation à la date d'application du présent décret, les dispositions de l'article V ne sont applicables qu'à son départ du port où il termine son complet déchargement.

ART. VIII. — Le décret du 4 Avril 1916 est rapporté.

Fait à Paris, le 17 Juillet 1917.

DÉCRET DU 29 SEPTEMBRE 1917

Contrôle de l'ensemble de la flotte de commerce et réglementation du fret.

(Journal Officiel du 30 Septembre 1917)

Rapport au Président de la République Française

Paris, le 5 Septembre 1917.

Monsieur le Président,

Le décret du 17 Juillet 1917 avait placé sous le contrôle de l'Etat la flotte de commerce française.

Mis définitivement en vigueur le 15 Août, le régime des licences a per-

mis au Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine marchande de recueillir les éléments d'informations nécessaires sur le tonnage français actuellement en service.

Il a permis également de remédier déjà pour une large part aux déficiences constatées dans l'utilisation de ce tonnage.

Mais le décret du 17 Juillet ne s'applique pas aux navires étrangers, anglais et neutres, desservant notre trafic, et qui représentent la part la plus importante du tonnage au service de la France. Les résultats utiles de l'expérience qui se poursuit depuis le 15 Août, la nécessité de répartir au plus tôt toute la flotte à notre disposition, suivant les besoins de notre ravitaillement, établis et déterminés par ordre de priorité, nous conduisent à transformer un contrôle partiel ou un contrôle total. Ce contrôle portera à la fois sur l'ensemble des navires et sur l'ensemble du fret.

Connaissant ainsi, d'une part toutes les disponibilités en tonnage, d'autre part tous les programmes des divers Départements ministériels, par quantités, nature des marchandises, provenance et date d'expédition, le Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, après avoir confronté les besoins additionnés avec les tonnages globalisés, pourra proséder à la répartition annuelle du tonnage à la disposition de la France. Il aura les moyens de réglementer utilement suivant les besoins hiérarchisés de la Défense Nationale et du Ravitaillement de la population civile :

1^o — L'affectation de chaque navire à tel ou tel itinéraire ;

2^o — La composition du chargement par détermination des quantités et catégories de marchandises destinées aux services publics, que le navire devra embarquer à chaque voyage, ainsi que du tonnage qu'il pourra prendre s'il y a lieu, pour le commerce ;

3^o — Des prix de fret applicables aux catégories de marchandises essentielles à la vie du pays.

En ce qui concerne les taux de fret, nous jugeons, en effet légitime, d'armer le Sous-Secrétaire d'Etat d'un véritable pouvoir de taxation, s'agissant du transport de marchandises indispensables à la vie du pays. Il s'inspirera, dans l'établissement des taux de fret qu'il fixera, du devoir qui s'impose de lutter contre la hausse des matières premières essentielles, tout en sauvegardant la possibilité de reconstituer notre flotte marchande française.

Tel est l'objet du décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes,
CLEMENTEL.

Le Ministre de la Marine,
Charles CHAUMET.

Le Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre,
LOUCHEUR.

Le Ministre du Ravitaillement,
Maurice LONG.

Le Président la de République Française,

Vu le décret du 17 Juillet 1917 relatif à l'établissement d'un contrôle général de la flotte marchande ;

Sur le rapport du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et

Télégraphes, du Ministre de la Marine, du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre et du Ministre du Ravitaillement ;

Décète :

ART. I. — A dater du 15 Octobre 1917, les dispositions du décret du 17 Juillet prescrivant l'obligation d'une licence pour les navires français, de plus de 100 tonneaux de jauge brute, s'appliqueront également à tous les navires alliés ou neutres pour leur trafic avec la France, ses Colonies et ses pays de protectorat.

ART. II. — Les demandes de licence doivent être adressées au Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande préalablement à toute mise en chargement au départ de France, par l'armateur ou le gérant du navire. Elles doivent indiquer :

1° — Le voyage à effectuer et l'itinéraire proposé ;

2° — Les catégories de marchandises à transporter et les taux de fret à appliquer ;

ART. III. — Le Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande à la charge d'examiner toutes les demandes de licence, d'entendre les intéressés dans leurs explications et d'adapter aux besoins reconnus de la Nation les propositions faites. Il détermine l'itinéraire que devra suivre le navire, la nature du chargement et, s'il s'agit de catégories de marchandises reconnues essentielles à la vie du pays, les taux de fret applicables à ces marchandises.

ART. IV. — En cas d'infraction aux décisions prises, le Sous-Secrétaire d'Etat provoque telles mesures qu'il juge convenables y compris, pour les navires battant pavillon français, la réquisition du navire.

Fait à Paris, le 29 Septembre 1917.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT DU 6 NOVEMBRE 1917

Interprétation de l'expression « Valeur intégrale » des navires perdus en cours de réquisition.

La section des Finances de la Guerre, de la Marine et des Colonies, du Conseil d'Etat, sur le renvoi qui lui a été fait par le Ministre de la Marine de la question de savoir quelle est l'interprétation qu'il convient de donner à l'expression « valeur intégrale » qu'emploie l'article 73, paragraphe 5, du décret du 31 Juillet 1914, relatif au règlement des indemnités dues pour les réquisitions de l'autorité maritime :

Vu les lois des 3 Juillet 1877 et 17 Juillet 1898 ;

Vu les décrets des 2 Août 1877 et 31 Juillet 1914 ;

Vu les dépêches ministérielles en date des 5 Octobre et 25 Octobre 1917 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 73, paragraphe 5 du décret du

31 Juillet 1914, l'indemnité, en matière de réquisition de navires, « est fixée en tenant compte, soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'Administration ou s'il périt à son service, soit lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet, s'il y a lieu ».

Considérant que ces dispositions ne peuvent être interprétées qu'en prenant pour bases les principes admis par la loi de 1877 et développés, par la jurisprudence des tribunaux judiciaires, à savoir que la prise de possession des objets réquisitionnés donne lieu au paiement d'une indemnité représentative de leur valeur, que cette valeur doit être appréciée à la date de la réquisition, et que, s'il convient de comprendre, pour la déterminer, tous les éléments d'appréciation nécessaires pour fixer le préjudice causé au propriétaire par la réquisition, on ne saurait tenir compte à ce dernier du gain que des circonstances exceptionnelles résultant de l'état de guerre auraient pu lui permettre de réaliser.

Considérant que l'article 73 susvisé, tout en reconnaissant à l'autorité maritime le droit d'exercer des réquisitions de navires à titre définitif moyennant le paiement d'une indemnité représentative de la valeur intégrale de l'objet réquisitionné, droit qui constitue la règle en matière de réquisitions, admet, par exception à ce principe, que l'Etat a la faculté, par la réalisation d'une condition résolutoire protestative consistant dans la restitution de l'objet réquisitionné à son propriétaire, de modifier le caractère de la réquisition primitive et de créer, au profit du propriétaire, le droit à l'attribution d'une indemnité représentative de la privation de jouissance ;

Considérant qu'il y a, en conséquence, lieu d'admettre que la réquisition d'un navire est en principe, s'il n'y a pas de stipulation contraire intervenue entre le propriétaire et l'autorité maritime, définitive au jour de la prise en possession par l'Etat, que conformément aux principes ci-dessous énoncés, c'est à cette date que la valeur normale du navire doit être arrêtée en vue de la détermination de l'indemnité, et que la perte en cours de réquisition entre le propriétaire et l'autorité maritime définitive au jour de la prise en possession par l'Etat, que conformément aux principes ci-dessous énoncés, c'est à cette date que la valeur normale du navire doit être arrêtée en vue de la détermination de l'indemnité, et que la perte en cours de réquisition ne peut avoir pour effet de modifier le point de départ de la réquisition ;

Considérant que si l'indemnité, par application des mêmes principes, doit être fixée en tenant compte équitablement de tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur de l'objet au jour de la réquisition, valeur dont, au surplus, l'exacte appréciation peut être faite par voie d'expertise, on ne saurait établir une valeur de remplacement du navire qui ferait état des conditions du marché faussées par la spéculation et par les circonstances résultant de l'état de guerre, et que cette indemnité qui comporte d'ailleurs légitimement l'attribution des intérêts de la somme dûe, au taux légal, à dater du jour de la réquisition, ne peut représenter pour le propriétaire du navire que la compensation de la perte subie, et non l'équivalent des gains, ayant un caractère spéculatif qu'il aurait pu réaliser, si l'objet réquisitionné était resté en sa possession ;

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de répondre au Ministre dans le sens des observations qui précèdent.

DÉCRET DU 13 DÉCEMBRE 1917

Création d'un Comité exécutif des importations.

(*Journal Officiel* du 19 Décembre 1917)

Rapport au Président de la République Française

Paris, le 13 Décembre 1917.

Monsieur le Président,

L'un des facteurs essentiels de la conduite de la guerre est l'utilisation complète de nos moyens de transports maritimes, tant en tonnage français qu'en tonnage anglais, neutre, ou en tonnage nouveau venant accroître ces moyens en raison des accords interalliés.

Des mesures appropriées ont été et vont être prises pour obtenir le meilleur rendement de la flotte à notre service. Elles ne sauraient cependant être efficaces si elles ne sont pas complétées par des mesures destinées à mettre à chaque instant nos importations en harmonie avec la capacité totale du tonnage dont nous aurons la disposition.

Le projet de décret que nous vous soumettons a pour but de placer l'élaboration des programmes d'importation entre les mains d'un Comité exécutif restreint qui, composé des Ministres responsables des principaux Départements intéressés, des Chefs d'Etat-Major de l'Armée et de la Marine, et de deux notabilités hautement compétentes dans les questions économiques, se trouvera par suite à même d'établir et de modifier ces programmes avec l'autorité, la compétence et la rapidité nécessaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les hommages de notre profond respect.

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande,
CLEMENTEL.

Le Président du Conseil, Ministre de la Guerre,
Georges CLEMENCEAU.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre de la Guerre, Président du Conseil, du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande ;

Décète :

ART. I. — Toutes les importations effectuées par voie de mer en France ou dans les colonies françaises font l'objet d'états de besoins présentés par les divers Départements ministériels.

ART. II. — Ces états de besoins sont centralisés par un Comité exécutif des importations agissant en coordination avec les organismes alliés correspondants et composés comme suit :

Président :

M. CLEMENTEL, Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande.

Membres :

MM. LOUCHEUR, Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre;
BORET, Ministre de l'Agriculture et du Ravitaillement ;

JEANNENEY, Sous-Secrétaire d'Etat à la Guerre, attaché à la Présidence du Conseil ;

LEMERY, Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande ;

SERGEANT, Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Finances ;

VILGRAIN, Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement ;

Le Chef d'Etat-Major général de l'Armée ;

Le Chef d'Etat-Major général de la Marine ;

Le Président du Comité des Dérogations aux prohibitions d'entrée ;

Le Président de la réunion des Présidents des Chambres de Commerce de France.

ART. III. — Le Comité exécutif des importations rapproche les états de besoins des ressources du tonnage, et arrête périodiquement, les Départements Ministériels intéressés entendus, un programme général d'importation. Dans ce but, ils apprécient souverainement et fixe en dernier ressort les importations à effectuer et l'étendue des compressions jugées nécessaires.

ART. IV. — Ce programme général d'importation est transmis pour exécution aux Départements ministériels intéressés ainsi qu'au Sous-Secrétaire d'Etat aux Transports Maritimes et de la Marine Marchande.

ART. V. — Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 13 Décembre 1917.

DÉCRET DU 22 DÉCEMBRE 1917

Contrôle et réglementation générale du fret.

(*Journal Officiel* du 23 Janvier 1918)

RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 22 Décembre 1917.

Monsieur le Président,

Le contrôle de l'Etat sur la flotte commerciale au service de la France a été institué par les décrets des 17 Juillet et 29 Septembre 1917 organisant le régime des licences.

A l'usage, il est apparu que l'obligation pour les armateurs ou affrêteurs de formuler une demande de licence modifiable au gré du Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande n'impliquait pas d'une façon suffisamment nette que leurs navires étaient mis sous les ordres directs de l'Etat, et qu'à défaut du navire, instrument de transport, tout le fret, c'est-à-dire la capacité de transport, était effectivement et intégralement à la disposition de l'Etat.

Le texte du décret que nous avons l'honneur de vous soumettre à votre signature complète, à ce point de vue, les textes antérieurs. Prenant en considération les votes du Parlement en faveur d'une centralisation dans les mains de l'Etat de tous les moyens de transports maritimes, le présent décret monopolise l'utilisation totale des navires pour et par l'Etat.

Cette nouvelle formule, plus radicale que celle des textes antérieurs qu'elle consolide et complète, offre l'avantage de réaliser, comme il est dit plus haut, la mise intégrale du fret à la disposition de l'Etat, tout en laissant aux armateurs les soins de la gérance matérielle de leurs navires, soins qui auraient inutilement surchargé les services de notre Administration. Des mesures seront prises par un arrêté ultérieur, pour assurer la bonne utilisation et le haut rendement de la flotte ainsi mise en totalité entre les mains de l'Etat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le Ministre du Commerce, de l'Industrie,
des Postes et des Télégraphes, des Trans-
ports Maritimes et de la Marine Mar-
chande,*

CLEMENTEL.

Le Président de la République Française,

Vu les décrets des 17 Juillet et 29 Septembre 1917, relatifs au contrôle de l'ensemble de la flotte de commerce et à la réglementation du fret :

Sur le rapport du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande ;

Décète :

ART. I. — Tous les navires de la flotte marchande française sont placés sous les ordres directs de l'Etat.

ART. II. — L'emploi de tous les navires français, alliés ou neutres, à la disposition de la France est centralisé et réglé par le sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande.

ART. III. — Un arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande déterminera les moyens par lesquels s'opérera cette centralisation.

Fait à Paris, le 22 Décembre 1917.

LOI DU 29 DÉCEMBRE 1917**Réforme du régime des entrepôts.**

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté :

Le Président de la République promulgue la Loi dont la teneur suit :

ART. I. — L'entrepôt réel est concédé par décret sur la proposition des Ministres du Commerce et des Finances, soit à la commune, soit au port autonome, là où a été constitué le régime organisé par la Loi du 5 Janvier 1912, ou ailleurs à la Chambre du Commerce. Il peut être rétrocédé par adjudication, avec concurrence et publicité. Il comporte l'installation, à titre gratuit, de corps de garde, de bureaux et de logements réservés aux agents des Douanes. L'emplacement, la construction et la disposition intérieure des locaux doivent être agréés par les Ministres du Commerce et des Finances. Les dépenses de construction et d'entretien sont supportées par le concessionnaire. Les concessions actuellement en cours sont maintenues.

L'entrepôt réel est concédé lorsqu'il répond à des besoins généraux dûment constatés et, dans ce cas, les frais d'exercice sont à la charge de l'Etat. Il peut aussi être concédé à charge pour le concessionnaire éventuel de supporter les frais d'exercice. Les décrets de concession détermineront les conditions à imposer aux concessionnaires.

L'entrepôt réel est gardé par la Douane et toutes les issues en sont fermées à deux clefs différentes, dont l'une reste entre les mains du service.

Le concessionnaire perçoit les taxes de magasinage conformément à un tarif approuvé par décret sur proposition des Ministres du Commerce et des Finances, après avis de la Chambre de Commerce, si l'entrepôt a été concédé à la commune, ou du Conseil Municipal dans le cas contraire.

ART. II. — Des entrepôts spéciaux peuvent être autorisés par arrêté du Ministre des Finances, après avis du Ministre du Commerce, et, s'il y a lieu du Ministre de l'Agriculture s'il s'agit de produits intéressant l'agriculture :

1^o — Pour les marchandises dont la présence dans l'entrepôt réel présente des dangers, ou est susceptible d'altérer la qualité des autres produits ;

2^o — Pour les marchandises dont la conservation exige des installations spéciales.

Les locaux fournis par le commerce sont préalablement agréés par les Ministres du Commerce et des Finances. Ils sont formés dans les mêmes conditions que l'entrepôt réel.

Les intéressés doivent souscrire une commission cautionnée de réexporter la marchandise ou de payer les droits au moment où elle sortira pour la consommation.

Si un service spécial de vérification ou de surveillance est nécessaire, les frais en sont supportés par les bénéficiaires.

Des décrets rendus sur la proposition des Ministres du Commerce et des Finances, après avis des autres Ministres compétents, peuvent également constituer en entrepôt réel des Douanes, à titre essentiellement temporaire, des locaux destinés à recevoir des marchandises, dans des cas exceptionnels,

notamment pour des concours des expositions et des foires d'échantillon.

ART. III. — L'entrepôt fictif est constitué dans les magasins du Commerce, sous la garantie d'une soumission cautionnée de réexporter la marchandise ou de payer les droits au moment où elle sortira pour la consommation.

Dans les localités où le bureau de Douane est à l'entrepôt réel et où les frais d'exercice dudit entrepôt sont à la charge du concessionnaire, une partie de la dépense est supportée par les soumissionnaires d'entrepôt fictif en proportion du travail occasionné au Service des Douanes, à moins que l'entrepôt fictif n'ait été autorisé pour obvier à l'insuffisance des magasins de l'entrepôt réel.

ART. IV. — La durée de l'entrepôt est fixée :

- à 5 ans pour l'entrepôt réel ;
- à 3 ans pour l'entrepôt spécial ;
- à 2 ans pour l'entrepôt fictif.

Exceptionnellement et sous la condition que les marchandises soient en bon état, des prorogations peuvent être accordées après avis des services locaux par le Directeur Général des Douanes.

A l'expiration du délai fixé, la marchandise doit être réexportée ou soumise aux droits si elle n'est pas prohibée.

A défaut, pour les marchandises placées en entrepôt réel, sommation est faite à l'entrepositaire à son domicile, s'il est présent, et à celui du maire, s'il est absent, d'acquitter les droits ou de réexporter comme il est dit au paragraphe précédent. S'il n'est pas satisfait à cette obligation dans le délai d'un mois, la marchandise est vendue et le produit de la vente, déduction faite des droits dans le cas de mise en consommation et des frais de magasinage ou de toute autre nature, est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, pour être remis au propriétaire s'il est réclamé dans l'année à partir du jour de la vente ou, à défaut de réclamation dans ce délai, définitivement acquis au Trésor. Les marchandises dont l'importation est prohibée ne peuvent être vendues que pour la réexportation. A l'expiration des délais, pour les marchandises en entrepôt spécial ou fictif, le paiement des droits consentis par la soumission cautionnée est poursuivi par voie de contrainte.

ART. V. — Les marchandises placées en entrepôt fictif ou spécial doivent être représentées à toute réquisition du service.

En cas de mutation du magasin non autorisée, les soumissionnaires sont astreints au paiement immédiat des droits.

Si les soumissionnaires ne peuvent représenter les marchandises en même qualité et quantité, ils sont passibles du double droit, indépendamment d'une amende pouvant s'élever au double de la valeur de la marchandise non représentée.

Les entrepositaires qui seront convaincus d'avoir, à la faveur de l'entrepôt, effectué des opérations frauduleuses pourront, sans préjudice des peines édictées par les lois, être privés de la faculté d'entrepôt par des arrêtés des Ministres des Finances et du Commerce.

ART. VI. — Sont applicables aux marchandises placées en entrepôt les dispositions de la Loi du 1^{er} Août 1905 (*Journal Officiel*, 5 Août 1905, page 4813) sous réserve des dérogations reconnues nécessaires pour le commerce d'exportations et de réexportations ; ces dérogations ne pourront porter que sur les mesures édictées en vertu de l'article II de ladite loi.

Sont autorisés en entrepôt réel et spécial, sous réserve des interdictions

édictées par des lois spéciales et de l'application des lois relatives aux marques de fabrique, de commerce et d'origine, et des traités et arrangements internationaux pour la protection de la propriété industrielle :

1^o — Pour la réexportation, les mélanges de produits étrangers avec d'autres produits étrangers ou avec des marchandises nationales ou nationalisées.

Toutefois, à la sortie d'entrepôt, les emballages, caisses et récipients renfermant des produits mélangés devront porter, en lettres apparentes et indélébiles, si possible, la mention qu'il s'agit de produits étrangers mélangés entre eux, ou de produits étrangers mélangés avec des produits français ;

2^o — Pour toutes les destinations : les déballages, transvasements, réunions ou divisions de colis ainsi que toutes autres manipulations ayant pour objet la conservation des produits ou leur amélioration, selon les usages loyaux du commerce, après avis du Comité Consultatif des Arts et Manufactures et de la Commission permanente instituée par le décret du 31 Juillet 1906 (*Journal Officiel*, 2 Août 1906, page 6501).

Des décrets rendus sur le rapport des Ministres de l'Agriculture, du Commerce et des Finances, après avis du Comité consultatif des Arts et Manufactures et de la Commission permanente instituée par le décret du 31 Juillet 1906, détermineront les délégations prévues à la Loi du 1^{er} Août 1905, prévues au paragraphe 1^{er} du présent article.

Des décrets rendus sur le rapport des Ministres du Commerce et des Finances et, s'il y a lieu, du Ministre de l'Agriculture, après avis du Comité consultatif des Arts et Manufactures, détermineront les conditions de toute nature dans lesquels auront lieu les opérations visées aux paragraphes I et II du présent article, ainsi que les dispositions qui devront être observées en ce qui concerne le conditionnement et les marques des produits et colis.

Les manipulations en entrepôt fictif et les droits sont dûs intégralement sur les quantités entrées. Toutefois, des décrets rendus sur le rapport des Ministres du Commerce et des Finances, après avis du Comité Consultatif des Arts et Manufactures, pourront autoriser des manipulations qui ne mettront pas obstacle à l'identification des produits, et allouer en franchise s'il y a lieu, les déficits résultant de ces opérations.

Pour les marchandises placées en entrepôt réel et spécial les droits sont également exigibles sur les quantités entrées. Mais les déficits en entrepôt réel et spécial provenant soit de l'extraction des poussières, pierres et impuretés, soit de causes naturelles, sont admis en franchise.

Lorsque la porte de la marchandise placée en entrepôt réel ou spécial résultant d'un cas de force majeure est dûment constatée, les entrepositaires sont dispensés du paiement des droits ou de la simple valeur si les marchandise est d'espèce prohibée.

Si la marchandise est assurée, il doit être justifié que l'assurance ne couvre que la valeur en entrepôt.

Quand il y a eu vol de marchandises placées en entrepôt réel, l'entrepositaire est exonéré des droits ou du placement de la valeur, selon le cas, si la preuve du vol est dûment établie.

ART. VII. — Des décrets rendus après avis de la Chambre du Commerce et du Conseil Général, sur les rapports des Ministres des Finances, du Commerce et de l'Agriculture lorsqu'il s'agira de produits agricoles, pourront interdire l'admission en entrepôt des produits similaires de ceux fabriqués

ou récoltés dans un centre de production ou de fabrication dont le nom donne un cachet d'origine.

ART. VIII. — Les expéditions par mer d'un entrepôt sur un autre entrepôt ou sur un bureau de Douanes et les réexportations d'entrepôts par mer s'effectuent sous la garantie d'acquits-à-caution ou de permis spéciaux. En cas de non rapport, dans le délai et avec décharge valable, les signataires sont passibles du double droit et d'une amende de cent francs (100 fr.) s'il s'agit d'objets tarifés à l'entrée, ou du paiement d'une somme égale à la valeur desdites marchandises et d'une amende de cinq cents francs (500 fr.) s'il s'agit d'objets prohibés.

Les expéditions des entrepôts par terre ont lieu sous le régime du transit.

En cas de non rapport dans les délais du certificat de décharge des acquits-à-caution, les soumissionnaires sont alors passibles du quadruple droit et d'une amende de cinq cents francs (500 fr.) s'il s'agit d'objets tarifés à l'entrée et du paiement de la valeur des marchandises et d'une amende égale au triple de cette valeur s'il s'agit d'objets prohibés.

Pour les marchandises soumises à des taxes intérieures les pénalités en matière de contributions indirectes sont applicables indépendamment de celles prévues en matière de douanes.

ART. IX. — Des décrets rendus sur le rapport des Ministres du Commerce et des Finances et, s'il y a lieu du Ministre de l'Agriculture, détermineront les conditions d'application de la présente loi, notamment en ce qui concerne l'emplacement et l'aménagement des entrepôts réels et spéciaux, les frais d'exercice, les localités où l'entrepôt fictif sera établi, l'énumération des produits admissibles en entrepôt fictif et spécial, l'allocation ou la taxation des déficits résultant des manipulations en entrepôt fictif, les déclarations, vérifications et manipulations.

Des décrets rendus sur le rapport des Ministres de l'Intérieur et du Travail, après avis du Ministre du Commerce, détermineront les dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite des ouvriers et employés de l'entrepôt réel.

ART. X. — Les produits réexportés en suite d'entrepôt dans les colonies françaises devront être accompagnés d'acquits-à-caution spéciaux indiquant leur origine étrangère, et, dans le cas où ils auraient été l'objet de mélange opérés en entrepôt le droit de douane sera perçu sur chacun des éléments du mélange d'après les proportions mentionnées aux titres de mouvement, sauf dans le cas où les mélanges seraient spécialement tarifés en cet état.

Dans les mélanges comportant une part de produits français, le droit de douane ne sera perçu que sur la part de produits étrangers.

ART. XI. — Sont exclus de l'entrepôt, indépendamment des produits étrangers qui contreviennent à la loi et aux règlements sur les fraudes commerciales ainsi qu'il résulte de l'article VI de la présente loi :

Les contrefaçons en librairie (Ordonnance du 13 Décembre 1842, article VIII) ;

Les produits étrangers portant de fausses marques de fabriques françaises (Lois du 23 Juin 1857, article XIX et du 11 Janvier 1892, article XV) ;

Les margarines d'origine étrangère additionnées de matières colorantes (Lois des 16 Avril 1897 et 23 Juillet 1907 et Décision du 28 Novembre 1905) ;

Les alcools d'origine étrangère ;

Les vins étrangers ne portant pas, sur les récipients, une marque indé-

lébile, indicatrice des pays d'origine (Loi du 12 Février 1899, article II) ;
Les conserves de poissons, de légumes et de prunes (qui ne satisfont pas aux prescriptions des Lois des 11 Juillet 1906 et 28 Juin 1913) ;

Les poudres et explosifs.

Des décrets rendus sur le rapport du Ministre des Finances, le Comité consultatif des Arts et Manufactures consulté, après avis du Ministère du Commerce, et, s'il y a lieu, du Ministre de l'Agriculture, pourront prononcer d'autres exclusions.

ART. XII. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux colonies.

ART. XIII. — Sont abrogés : la Loi du 11 Octobre 1891, l'article 29 de la Loi du 21 Avril 1818, les articles 14, 15, 20, 21, 22, 25, 26 de la Loi du 8 Floréal an XI ; l'Ordonnance du 10 Septembre 1817 ; les articles 12, 13 et 14 de la Loi du 27 Juillet 1822, la Loi du 21 Avril 1818 ; la Loi du 27 Février 1832 ; l'article II de la Loi du 10 Août 1839 ; l'article 3 de la Loi du 15 Juin 1861 et toutes les autres Lois et dispositions en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi.

La présente loi délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 29 Décembre 1917.

DÉCRET DU 7 JANVIER 1918

Régime des entrepôts.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, du Ministre de l'Agriculture et du Ravitaillement et du Ministre des Finances ;

Vu la loi du 29 Décembre 1917 sur le régime des entrepôts et notamment les articles 6, 7, 9 et 11 ;

Décète :

ART. I. — A titre provisoire et jusqu'à la publication des décrets portant règlement pour l'application de la loi du 29 Décembre 1917, le régime des entrepôts, en ce qui concerne les points non réglés par la loi elle-même, fonctionnera dans les conditions antérieures.

ART. II. — Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, de l'Agriculture et du Ravitaillement et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 7 Janvier 1918.

ARRÊTÉ (S. S. E. M. M.) DU 7 JANVIER 1918**Création d'un Comité de fret pour l'application du Décret du
22 Décembre 1917.**

ART. I. — Il est institué au Sous-Secrétariat d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, afin d'assurer l'application du décret du 22 Décembre 1917, sur la réquisition du fret, un Comité du Fret.

ART. II. — Ce Comité, présidé par le Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande ou son délégué est constitué comme suit :

Le Directeur des Transports Maritimes ;

Le chef du Bureau des Affrètements, Licences et Réquisitions ;

Le chef du Bureau de la Gestion ;

Le chef du Bureau du Trafic ;

M. J. DAL PIAZ, directeur de la Compagnie Générale Transatlantique ;

M. G. BRETON, directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis ;

M. WORMS, de la Maison Worms et Cie ;

M. P. HOUET, directeur de la Société Navale de l'Ouest.

ART. III. — Ce Comité élabore toutes les décisions ayant trait aux conditions d'utilisation des navires et à la fixation des taux de fret.

Il se réunit périodiquement, pour l'examen des demandes de licences. Ces demandes lui sont présentées accompagnées de propositions d'affectation et de taxation établies d'accord avec le service importateur.

Ces propositions sont discutées par le Comité qui conclut à leur homologation ou à leur modification ; il est établi alors un ordre de chargement fixant l'itinéraire du navire, la composition de ses chargements et le taux de fret à appliquer. Cet ordre est immédiatement notifié à l'armateur.

ART. IV. — Dans l'intervalle des séances du Comité, un Secrétariat permanent est constitué par le Bureau des Affrètements, Licences et Réquisitions. Ce Secrétariat tient à la disposition des membres du Comité les documents statistiques (fiches et tableau de mouvements des navires) ainsi que le répertoire des taux de fret fixés par les décisions antérieures du Comité.

ART. V. — Le chef du Bureau des Affrètements, Licences et Réquisitions, est chargé de contrôler l'application des décisions du Comité, tant en ce qui concerne les chargements que les taux pratiqués.

ART. VI. — Il est institué, au Sous-Secrétariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande une Conférence d'exploitation, qui a lieu dans les intervalles des séances du Comité exécutif du fret, sous la présidence du Directeur des Transports Maritimes.

Assistent à cette conférence les chefs de service de la Direction des Transports Maritimes, un délégué de la Direction des Importations et les représentants des divers départements importateurs, constituant les agents de liaison avec le Bureau de la Gestion.

ART. VII. — La Conférence d'Exploitation a pour objet :

1^o — De fixer l'affectation des navires affrétés sur le point de terminer leur voyage en cours ;

2^o — De préparer le travail du Comité Exécutif du Fret en rapprochant les demandes de licences des besoins prévus par le plan général des transports qui n'ont pu être satisfaits et en recueillant les avis des services intéressés sur les taux de fret applicables aux marchandises qui les concernent.

3^o — De régler les ajustements de détails du plan général de transports rendus nécessaires par les variations du tonnage disponible ou les modifications imprévues des besoins des services.

EXTRAIT DE LA LOI DU 10 FÉVRIER 1918

établissant des sanctions aux décrets et arrêtés rendus pour le ravitaillement national.

(*Journal Officiel* du 12 Février 1918, page 1515)

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la Loi dont la teneur suit :

ART. 1. — Pendant la durée de la guerre et pendant les six mois qui suivront la fin des hostilités, des décrets pourront réglementer ou suspendre, en vue d'assurer le ravitaillement national, la production, la fabrication, la circulation, la vente, la mise en vente, la détention ou la consommation des denrées servant à l'alimentation de l'homme et des animaux. Les dispositions de la présente loi sont applicables aux décrets rendus pour le ravitaillement de la population civile en combustibles. Il pourra être dans le même but procédé par décret à la réquisition de la totalité de la flotte marchande.

Les dispositions du présent article s'appliqueront également aux autres substances dont l'achat par l'Etat, pour les besoins de la population civile, est autorisé par la loi du 20 Avril 1916 sur la taxation des denrées et substances.

Les décrets rendus par application du présent article seront soumis à la ratification des Chambres dans le mois qui suivra leur promulgation.

ART. 2. — Les infractions aux décrets pris par application de l'article précédent seront punies de seize francs à deux mille francs (16 fr. à 2.000 fr.) d'amende et de six jours à deux mois d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En outre, les tribunaux pourront ordonner que leurs jugements seront intégralement ou par extraits, affichés dans les lieux qu'ils indiqueront et insérés dans les journaux qu'ils désigneront, le tout aux frais du condamné, sans que la dépense puisse excéder cinq cents francs (500 fr.).

En cas de récidive, la peine d'amende sera de deux mille à six mille francs (2.000 à 6.000 francs) et la peine d'emprisonnement de deux mois à un an. Le coût de l'affichage pourra être porté à 1.000 francs.

ART. 3. — Dès l'ouverture des poursuites engagées conformément aux dispositions de l'article 2, les ministres compétents, sous réserve des mesures qui seraient prises pour les besoins de l'information, pourront prescrire contre l'inculpé, suivant les formes et conditions de l'article 6 de la loi du 29 avril 1916, la réquisition directe et immédiate des denrées et substances ayant donné lieu aux poursuites.

ART. 4. — Les infractions aux arrêtés pris par les ministres compétents et à ceux pris par les préfets pour l'exécution des décrets prévus à l'article 1^{er} seront punies des peines prévues aux articles 479, 480 et 482 du Code Pénal.

ART. 7. — Les dispositions de l'article 463 du Code Pénal sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

ART. 8. — La présente loi est applicable à l'Algérie.

Le présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des Députés, sera exécutée comme Loi d'Etat.

Fait à Paris, le 18 Février 1918.

Par le Président de la République.

Le Ministre de l'Agriculture et du
Ravitaillement.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la
Justice.

DÉCRET DU 15 FÉVRIER 1918, RÉQUISITION DE LA FLOTTE MARCHANDE

(*Journal Officiel* du 16 Février 1918, page 1638)

Le Président de la République Française,

Vu les Lois des 3 Juillet 1877, 17 Juillet 1898, et 23 Juillet 1911,

Vu les décrets des 2 Août 1877, 8 Mai 1900, 13 Novembre 1907, 31 Juillet 1914 et 2 Août 1914

Vu la Loi du 3 Août 1917 ;

Vu le décret du 29 Janvier 1918 portant nomination du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande et fixant ses attributions ;

Vu la Loi du 10 Février 1918, et notamment la disposition de l'article 1^{er}, aux termes de laquelle il pourra être dans le but d'assurer le ravitaillement national, procédé par décret à la réquisition de la totalité de la flotte marchande ;

Sur la proposition du Commissaire des Transports Maritimes et à la Marine Marchande et sur le rapport du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des

Postes et Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande ;

Décète :

ART. 1^{er}. — A partir du 10 Mars 1918, il sera procédé à la réquisition de tous les bâtiments de mer de nationalité française, habituellement affectés au transport des personnes et des marchandises.

ART. 2. — Les réquisitions résultant de l'article 1^{er} seront effectuées par les soins du Commissaire des Transports Maritimes et à la Marine Marchande, ou des autorités qu'il délèguera à cet effet, en France, aux Colonies, dans les pays de protectorat et à l'étranger.

La notification est faite pour chaque navire :

1^o — Aux armateurs ou propriétaires ou à leurs représentants, s'il y a lieu.

2^o — Au capitaine, maître ou patron.

Les notifications sont faites par écrit.

ART. 3. — La notification fait mention, s'il y a lieu, de la réquisition des personnels, des états-majors et des équipages. Dans ce cas, il est immédiatement procédé, par les soins du capitaine ou, à son défaut, par ceux de l'autorité requérante, aux notifications individuelles concernant son personnel.

ART. 4. — Les formes et modalités de la réquisition, les conditions de gestion de chaque navire réquisitionné, les conditions de gestion de chaque navire réquisitionné, les conditions de règlement et de la liquidation des indemnités sont déterminées par des conventions qui seront conclues entre l'Etat, représenté par le Commissaire aux Transports et à la Marine Marchande, et les armateurs et propriétaires des navires et porteront référence à une charte partie type, établie par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

A défaut de conventions amiables, les règles prévues par le titre VII du décret du 2 Août 1877, modifié par le décret du 31 Juillet 1914, pour les réquisitions de l'autorité maritime seront applicables ; toutefois, les différentes attributions dévolues, en cette matière, au Ministre de la Marine seront exercées par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ART. 5. — Dans tous les cas où il y aura lieu de faire porter la réquisition sur les services établis à terre pour l'exploitation des navires visés à l'article 1^{er} du présent décret et sur les personnels attachés à ces services, les règles prévues par le titre XII du décret du 2 Août 1877, modifié par le décret du 2 Août 1914, pour la réquisition des établissements industriels, seront applicables, à défaut de conventions amiables ; toutefois, les différentes attributions dévolues, en cette matière, au Ministre de la Guerre seront exercées par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ART. 6. — Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphe, des Transports Maritimes et de la Marine Marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 15 Février 1918.

Par le Président de la République.

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes,
des Transports Maritimes et de la Marine Marchande.

CHARTRE PARTIE TYPE DU 15 MARS 1918*(Journal Officiel du 16 Mars 1918, page 2403)*

**suivant laquelle sera exécutée la Réquisition de la flotte française,
prononcée en vertu du Décret du 15 Février 1918.**

ART. 1^{er}. — Durée de la Réquisition. — Le durée du présent contrat sera subordonnée à la volonté du Gouvernement français, qui aura le droit de le résilier à un moment quelconque, en donnant à l'Armement un préavis d'un mois au moins. Cette durée ne dépassera pas toutefois le délai de six mois après le décret fixant la cessation des hostilités, conformément aux dispositions de la Loi du 10 Février 1918, pour l'exécution de laquelle a été rendu le décret du 15 Février 1918.

Au point de vue des indemnités à payer à l'Armement, la réquisition comptera du jour inclus où le navire, étant dans les conditions légales de bonne navigabilité commerciale aura été mis à la disposition du Gouvernement français jusqu'au jour où il sera rendu à l'Armement dans les conditions indiquées à l'article 13.

ART. II. — Visite du navire et constatations au moment de la réquisition. — Au début de la réquisition, il sera procédé contradictoirement par un délégué du Gouvernement français et par un délégué des Armateurs, à l'établissement d'un état descriptif et d'un inventaire sommaires auxquels sera annexé un procès-verbal de remise fixant l'origine de la réquisition.

ART. III. — Livraison, Trafic. — Le navire sera livré au port dans lequel il aura terminé son dernier voyage pour le compte des armateurs, dans tel bassin ou à tel quai ou place convenable où il pourra être toujours en sécurité à flot, ainsi qu'il sera ordonné par le Gouvernement français, prêt à prendre charge, étanche, solide et fort et en tous points en parfait état de navigabilité et de bon service et avec l'équipage d'un vapeur de son tonnage, pour être employé dans tous trafics licites entre tous les ports du monde, où il pourra toujours se tenir à flot en sécurité.

ART. IV. — Obligations des Armateurs. — Les armateurs fourniront et paieront :

1^o — Toutes les provisions et tous les gages des capitaines, officiers et de l'équipage ;

2^o — Toutes les provisions de machine ;

Ils maintiendront le navire dans sa coque, dans sa machine et dans tout son armement en bon état de fonctionnement.

Pour l'exécution de ces travaux de réparations et d'entretien, le Gouvernement français s'engage à donner aux armateurs toutes facilités possibles (personnel, cession de travaux, priorités, etc.).

Le vapeur devra être caréné avant sa livraison, à moins qu'il ne l'ait été récemment.

Le Gouvernement français pourra exiger le passage au bassin tous les six mois.

Les armateurs fourniront un treuilliste par panneau. Le Gouvernement

français aura à fournir et à payer des treuillistes, s'il en était exigé en supplément, ou si les entrepreneurs de manutention ne consentaient pas à ce que les treuils fussent conduits par les hommes du bord.

ART. V. — Obligations du Gouvernement Français. — Le Gouvernement français fournira et paiera tout le combustible, (charbon, briquettes, huiles et essences) les frais de port, les pilotages, taxes de consulat, droit de canal, (s'il y en a) frais d'agences, commissions, frais de chargement et de déchargement des cargaisons et toutes les autres charges quelles qu'elles soient, à l'exception de celles supportées par les armateurs, en vertu de l'article IV. Il aura à sa charge les frais de location des warfs, docks, hangars et magasins sur quai dont il déciderait de conserver l'usage. Dans le cas contraire, il aura la faculté, soit de cesser la location de ces installations aux époques prévues pour la résiliation des baux, soit de les sous-louer à des tiers.

Il prendra à sa charge la couverture des risques de guerre tels qu'ils sont définis dans la police française d'assurance maritime sur corps des navires (risques de guerre) et dans les conditions qui seront stipulées ci-après. Dans le cas de disparition sans nouvelles, et tant que dureront les hostilités, après l'expiration des délais fixés par l'article XII de la police susvisée, (Imprimé du 1^{er} Septembre 1913) ainsi que dans tous les cas où il sera impossible de prouver que la perte est due à un risque de navigation, la perte sera considérée comme provenant d'un risque de guerre.

Il prendra également à sa charge la couverture complète des risques de mer partiels ou totaux, y compris le recours des tiers, avec les mêmes conditions de remplacement en cas de perte totale, que pour les risques de guerre. Il se substituera aux droits et obligations des armateurs, vis-à-vis des compagnies d'assurances qui couvrent actuellement ces risques, pour toutes les polices antérieures au 1^{er} Janvier 1918, ou pour celles postérieures à cette date qui ne constituent que de simples renouvellements.

Le Gouvernement français assurera les frais de personnes et de matériel afférents à la télégraphie sans fil. Il prendra, à cet égard, la suite des contrats passés par les armateurs.

Il prendra également à sa charge les sursoldes à distribuer aux équipages pour le transport des explosifs ou autres marchandises dangereuses assimilables aux explosifs.

ART. VI. — Modification éventuelle des obligations respectives des Armateurs et du Gouvernement Français. — Le Gouvernement français pourra, à l'expiration d'un voyage en cours et moyennant un préavis de quinze jours au moins, prendre à sa charge les obligations d'entretien et de réparations qui incombent à l'armateur en vertu de l'article IV.

S'il a fait usage de cette faculté, il pourra y renoncer dans les mêmes conditions de préavis.

Dans ces deux cas, l'état descriptif et l'inventaire prévus à l'article XI seront complétés, en tant que de besoin, et il sera établi un nouveau procès-verbal de remise.

ART. VII. — Charbon de soute. — Le Gouvernement français acceptera et paiera tout le combustible trouvé dans les soutes du navire, et les armateurs paieront, à l'expiration de la réquisition, tout le combustible laissé dans les soutes, dans les limites de capacité qui seront indiquées par l'état descriptif et, dans les deux cas, aux prix qui seront fixés par le bureau national des charbons.

ART. VIII. — **Indemnités de réquisition.** — Les indemnités à payer aux armateurs comprendront :

1° — L'intérêt à 6 % par an de la valeur initiale non amortie du navire, ou de la valeur prévue par le barème ci-annexé, dès que celle-ci est supérieure à cette valeur non amortie ;

2° — L'amortissement de la valeur initiale du navire, si elle n'est pas déjà complètement amortie, et jusqu'à amortissement complet. Cet amortissement sera calculé au taux indiqué à la fin du présent article ;

3° — Une indemnité pour frais généraux, calculés forfaitairement à raison de 10 francs par tonne de jauge, brute et par an et de 12 francs par cheval de puissance indiquée et par an.

Pour les navires des armateurs principalement organisés en vue du cabotage national à l'exclusion de la navigation entre France et Algérie-Tunisie, l'indemnité par tonne de jauge brute est portée de 10 francs à 15 francs.

4° — Une indemnité pour le fonds de roulement forfaitairement fixé à 4 % de la valeur initiale du navire. Cette indemnité sera décomptée sous forme de l'intérêt à 6 % l'an de la somme forfaitaire établie ci-dessus.

Elle sera payée pendant toute la durée du présent contrat si le navire n'est pas perdu ; et jusqu'à ce qu'il soit complètement amorti, s'il est perdu.

5° — Un prix forfaitaire qui sera dû en totalité ou en partie suivant l'application de l'article VI, calculé d'après le barème ci-annexé pour :

a) Les dépenses d'équipage (nourriture, gages, assurances),

b) L'approvisionnement des machines,

c) L'entretien, les réparations et les immobilisations.

La « valeur initiale du navire » s'entend du prix d'achat payé par le propriétaire actuel, sauf s'il s'agit d'un navire acheté depuis la guerre à un propriétaire français. Dans ce cas, on prendra pour valeur initiale, soit le dernier prix d'achat payé avant la guerre, s'il s'agit d'un navire francisé avant le début des hostilités, soit le prix d'achat payé par le premier propriétaire français si la francisation est postérieure au début des hostilités.

Pour les navires achetés en remplacement des navires coulés, la « valeur initiale » sera établie en ajoutant à la valeur initiale définie comme ci-dessus, la valeur non amortie du navire perdu, et en déduisant l'indemnité de perte payée à l'armateur.

Pour les vapeurs mixtes ou paquebots qui ont fait l'objet de transformation ou refonte, les frais de transformation ou de refonte seront ajoutés à la valeur initiale à condition toutefois qu'ils ne soient pas inférieurs à 5 % de cette dernière.

La « valeur initiale » sera déterminée d'après le contrôle d'une déclaration faite par l'armateur, avec justifications à l'appui. Si celles-ci paraissaient insuffisantes, il serait procédé à une expertise par trois experts désignés, le premier par le Gouvernement français, le deuxième par l'armateur et le troisième par les deux premiers.

Le capital non amorti au jour de la réquisition sera déterminé en supposant quel que soit le taux effectivement pratiqué par l'armateur, un amortissement annuel de 3 % avant la guerre et, depuis le début des hostilités, un amortissement au taux qui sera indiqué par l'armateur comme ayant été pratiqué par lui, sans toutefois que ce taux puisse être inférieur à 5 % ou dépasser 30 %. Ce taux indiqué par l'armateur sera appliqué aux amortissements ultérieurs faisant l'objet du paragraphe 2 du présent article.

Les divers pourcentages d'amortissement, ci-dessus sont applicables à « la valeur initiale » du navire.

Toutefois, pour les navires qui ont fait l'objet de réquisitions antérieures, il ne sera compté aucun amortissement pendant la durée de ces réquisitions.

Le calcul de l'amortissement sera fait en négligeant les fractions de mois.

ART. IX. — **Revision des indemnités.** — Les indemnités prévues au 4^e paragraphe de l'article VIII pour les dépenses d'équipage, pour approvisionnements de machines et pour entretiens, réparations et immobilisation seront revisées tous les six mois, au 1^{er} Avril et au 1^{er} Octobre de chaque année.

A cet effet, des commissions dont la composition sera ultérieurement fixée seront chargées de déterminer, au 1^{er} Avril 1918 et à chacune des époques de révision, les prix unitaires servant de base à ces indemnités.

Pour les dépenses d'équipage, les éléments d'appréciation seront : d'une part, les soldes et sursoldes des équipages ; d'autre part, le coût de la ration légale au prix moyen calculé d'après les mercuriales des grands ports de France, ces deux éléments étant affectés au même coefficient.

Pour les approvisionnements de machines, les dépenses réelles seront considérées comme variant proportionnellement au cours moyen dans les divers ports des huiles de graissage en usage dans la Marine Marchande.

Pour les frais d'entretien et de réparations, les éléments d'appréciation seront : d'une part le coût moyen de la main-d'œuvre dans les grands ports de France ; d'autre part, le cours moyen en France des matières suivantes : fonte en gueuse, bois de sapin, toile à voile, blanc de zinc, cordages en manilles. Les coefficients attribués à ces divers éléments seront les suivants :

Main d'œuvre.....	20
Fonte en gueuse.....	8
Bois de sapin.....	3
Toile à voile.....	2
Blanc de zinc.....	4
Cordages en manille.....	3

Le pourcentage de la variation des prix entre le 1^{er} Avril 1918 et l'époque considérée étant déterminé sur ces bases, il n'y aura lieu à revision que dans le cas où cette variation, positive ou négative, dépassera 10 %. Dans ce cas, l'indemnité correspondante sera majorée ou réduite dans la proportion du pourcentage de variation diminuée de 10 %.

ART. X. — **Suspension des indemnités.** — En cas de perte de temps occasionnée par l'insuffisance d'hommes ou d'approvisionnements dont la fourniture est à la charge des armateurs, rupture de pièces de machines ou avaries empêchant le navire d'être employé par le Gouvernement français pendant une période dépassant vingt quatre heures courantes, le paiement des indemnités prévues comme prix forfaitaires à l'article VIII (5^e) sera suspendu à partir du commencement de l'arrêt jusqu'à ce que le navire soit remis en état. Dans le cas où, à cause de cet arrêt, le navire serait forcé de relâcher dans un port autre que celui pour lequel il était destiné, les frais de port et de pilotage dans ce port seraient supportés par les armateurs. Par contre, si le navire était conduit à relâcher dans un port ou dans un mouillage par suite de mauvais temps ou d'un accident quelconque survenu

au chargement, tout retard ou toute perte de temps demeurerait aux frais et risques du Gouvernement français. Il en serait de même s'il était appelé à opérer dans des eaux peu profondes, dans des rivières ou dans des ports à barres.

La suspension des indemnités n'aurait pas lieu dans le cas où le Gouvernement français, en vertu de l'article VI, se substituerait aux armateurs pour le maintien du navire en bon fonctionnement.

Pour les immobilisations qui seraient la conséquence des risques de mer ou de guerre, le paiement des indemnités prévues à l'article VIII (5°) sera maintenu dans la mesure où les armateurs seront requis de continuer à remplir les obligations correspondantes.

ART. XI. — Paiements. — Le paiement des indemnités prévues à l'article VIII sera effectué mensuellement et à terme échu.

ART. XII. — Règlement en cas de perte du navire par risque de mer ou de guerre. — En cas de perte du navire par risques de mer ou de guerre, le Gouvernement français remplacera le navire perdu par un navire neuf équivalent, c'est-à-dire de même caractéristique, le plus tôt possible et au maximum dans un délai de trois ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités, ou, en cas d'impossibilité dûment reconnue, paiera à l'armateur, à l'expiration de ce délai le prix que coûterait, à dire d'experts, à cette époque, l'achat de ce navire.

Les armateurs rembourseront de leur côté au Gouvernement le montant total des amortissements jusqu'au jour du remplacement, le calcul de ces amortissements étant effectué suivant les règles sus-indiquées, en déduisant toutefois de ce montant total la valeur figurant au barème ci-annexé comme valeur après amortissement complet.

Dans le cas où le navire de remplacement ne serait pas équivalent, en ce qui concerne les caractéristiques, au navire perdu, une soulte, évaluée par experts, au jour du remplacement effectif, serait dûe, soit par le Gouvernement français, soit par les armateurs.

Tant que ce remplacement ou que le règlement prévu dans le cas de non remplacement n'auront pas été effectués, les armateurs continueront à recevoir les indemnités d'intérêt, d'amortissement, et de frais généraux prévus aux trois premiers paragraphes de l'article VIII.

ART. XIII. — Remise du navire. — Fin de la réquisition. — Le navire, sauf cas de perte, sera rendu aux armateurs à l'expiration de la réquisition.

Si le Gouvernement français faisant usage de l'article VI a pris à sa charge l'entretien, le vapeur devra être rendu dans le même bon état qu'au moment de sa livraison (usure normale exceptée) et la réquisition ne cessera qu'après que cette remise en état aura été effectuée, s'il y a lieu.

Le Gouvernement français aura à sa charge les réparations nécessitées par les détériorations anormales dues au transport des passagers ou de marchandises auquel le navire n'est pas habituellement destiné.

Les installations nouvelles effectuées par le Gouvernement devront être supprimées, à moins que l'armateur n'en demande le maintien. Dans ce cas, la plus-value apportée au navire par ces installations sera fixée à dire d'experts. Il en sera de même pour le matériel nouveau dont aurait été muni le navire.

ART. XIV. — Chargement et déchargement. — Les cargaisons seront chargées ou déchargées dans tout bassin ou à tout quai ou place que le Gou-

vernement français ou ses agents pourront indiquer où le navire pourra toujours être à flot en sécurité.

ART. XV. — Espaces de chargement. — Toute la capacité et toute la portée du navire, y compris les surfaces de pont susceptibles de recevoir de la cargaison, ainsi que les aménagements pour passagers, sans toutefois compromettre la stabilité, la solidité et la manœuvre du navire, ni dépasser ce que le navire pourra raisonnablement arrimer et porter, seront à la disposition du Gouvernement français, étant seulement réservé l'espace convenable et suffisant pour les officiers, l'équipage, les agrès, les appareils, l'ameublement, les vivres et les provisions.

ART. XVI. — Mauvais arrimage. — Les entrepreneurs de manutention étant engagés par le Gouvernement français, les armateurs ne seront pas responsables des dommages causés au chargement par mauvais arrimage.

ART. XVII. — Devoirs du capitaine. — Le capitaine effectuera ses voyages avec la plus grande rapidité et rendra toute l'assistance habituelle avec l'équipage et les embarcations du navire.

ART. XVIII. — Actes du capitaine. — Le capitaine (bien qu'engagé par les armateurs) sera sous les ordres et la direction du Gouvernement français pour ce qui concerne l'emploi du navire.

Le Gouvernement français s'engage à indemniser les armateurs de toutes conséquences ou responsabilités qui peuvent découler du fait que le capitaine aura signé des connaissements ou se sera conformé aux obligations en résultant.

ART. XIX. — Conduite du capitaine. — Si le Gouvernement français a des motifs de mécontentement au sujet de la conduite du capitaine, des officiers ou des mécaniciens, les armateurs, dûment avisés, devront faire procéder à une enquête et changer le personnel fautif si reconnu nécessaire.

ART. XX. — Ordres et instructions. — Le Gouvernement français devra pourvoir le capitaine de tous les ordres concernant le voyage, ainsi que des avis et instructions nautiques nécessaires. Le capitaine et le chef mécanicien devront chacun tenir un journal sincère et à jour pour tous les voyages exécutés. Ces livres devront mentionner les consommations de charbon. Le Gouvernement français ou ses agents auront le droit d'avoir communication des journaux du bord ou de machine.

ART. XXI. — Clauses de négligence. — De convention expresse, sont de part et d'autre exceptées les conséquences directes ou indirectes des cas de force majeure, périls de mer, incendie à bord, en ponton, sur allèges ou à terre, baraterie du capitaine ou de l'équipage, actes des ennemis, des pirates, des voleurs, arrêts et contraintes des princes, des gouvernements et des peuples, abordages, échouements et autres accidents de la navigation, même quand ils seraient occasionnés par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, des matelots, des gérants et autres gens au service des armateurs.

Le navire ne sera pas responsable de toute perte, de tout dommage provenant de l'explosion ou éclatement des chaudières, rupture d'arbres, ou tous vices propres de machines ou de la coque, à la condition qu'ils ne proviennent pas d'un manque de surveillance de la part de ses armateurs ou de l'un quelconque d'entre eux ou des gérants ou des fondés de pouvoirs de la société propriétaire.

Le navire aura la faculté de faire escale dans tous les ports, quel qu'en soit l'ordre, de naviguer sans pilote, de remorquer et d'assister les navires

en détresse et de dévier de sa route dans le but de porter secours à des vies humaines en danger et de tenter le sauvetage des biens d'autrui en péril.

ART. XXII. — Avances — Assistances — Sauvetages — Avaries communes. — Le Gouvernement français avancera au capitaine les fonds nécessaires pour ses besoins, le paiement de son équipage et ses approvisionnements. Ces avances seront faites sans intérêt. La rémunération de tout travail hors d'heure des officiers et de l'équipage employés aux opérations de chargement et à l'exécution des mouvements dans les ports, sera à la charge du Gouvernement français et remboursée sur présentation des reçus.

Au cas d'opérations d'assistance et de sauvetage, les armateurs et le Gouvernement français établiront, d'un accord commun, un compte détaillé et se partageront le solde net des indemnités reçues après avoir réglé toutes les dépenses et versé les parts de sauvetage ou d'assistance revenant à l'équipage.

En cas d'avaries communes, les règlements sont effectués conformément aux dispositions de la loi française.

ART. XXIII. — Juridiction. — Les différents auxquels pourraient donner lieu l'application de la présente charte-partie seront soumis à la juridiction administrative.

Paris, le 15 Mars 1918.

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

BARÈMES ANNEXES A LA CHARTE PARTIE TYPE

SECTIONS	DÉFINITIONS
1. — Vapeurs de charge $\left\{ \begin{array}{l} a) \text{ vapeurs de charge ordinaires.} \\ b) \text{ vapeurs de charge de ligne.} \end{array} \right.$	Vapeur de charge : tout vapeur de charge à plus d'un pont ou tout navire qui était affecté avant la guerre à un service régulier de marchandises générales.
2. — Vapeurs mixtes	Vapeur mixte : navire aménagé pour transporter à la fois des marchandises et des passagers et n'entrant ni dans la section I, ni dans la section III.
3. — Paquebots. $\left\{ \begin{array}{l} a) \text{ paquebots ordinaires.} \\ b) \text{ petits paquebots.} \end{array} \right.$	Les vapeurs mixtes frigorifiques pouvant transporter au moins 25 % de leur capacité sous pont en marchandises frigorifiées seront assimilées à des paquebots.
4. — Voiliers.... $\left\{ \begin{array}{l} a) \text{ voiliers à moteurs.} \\ b) \text{ voiliers de long cours.} \\ c) \text{ voiliers de cabotage.} \end{array} \right.$	Paquebot : navire dont la plus grande partie de la capacité est aménagée pour le transport des passagers de cabines.

SECTION I. — VAPEURS DE CHARGE

PORTÉE EN LOURD AU FRANC BORD D'ÉTÉ	INDEMNITÉS MENSUELLES						VALEUR APRÈS AMORTISSEMENT PAR TONNE DE PORTÉE EN LOURD	
	ÉQUIPAGES		Approvisionne- ments de machines		ENTRETIEN, RÉPARATIONS et Immobilisations			
	Vapeur de charge		Vapeur de charge		Vapeur de charge		Vapeur de charge	
	ordinaire	de ligne	ordin.	de ligne	ordinaire	de ligne	ordin.	d.ligne
Au-dessus de 9.000 tonnes.	18.000	22.500	6.500	7.500	34.500	41.000	64	74
de 7.000 à 9.000 tonnes.	17.500	22.000	5.800	6.800	31.000	38.000	67	77
de 5.000 à 7.000 »	16.000	20.000	5.000	6.000	26.500	32.500	70	80
de 4.000 à 5.000 »	14.000	17.000	4.100	5.000	23.500	28.500	74	84
de 3.000 à 4.000 »	12.500	15.500	3.400	4.200	20.500	25.000	77	87
de 2.200 à 3.000 »	10.800	13.000	2.600	3.300	16.000	19.500	80	90
de 1.800 à 2.200 »	9.500	11.000	2.000	2.700	13.500	16.500	83	93
de 1.250 à 1.800 »	8.500	9.500	1.700	2.200	10.500	13.000	85	95
de 750 à 1.800 »	7.300	8.000	1.200	1.500	7.500	9.000	88	98
de 400 à 750 »	5.600	6.000	800	900	4.600	5.800	90	100
au-dessous de 400 tonnes.	350	350	2	2,25	10	12	90	100
	par tonne	par tonne	par tonne	par tonne	par tonne	par tonne		

SECTION II. — VAPEURS MIXTES.

VITESSE DU NAVIRE	INDEMNITÉS MENSUELLES PAR TONNE DE JAUGE BRUTE LÉGALE			VALEUR APRÈS AMOR- TISSEMENT PAR TONNE DE JAUGE BRUTE LÉGALE
	ÉQUIPAGES	APPROVISION- NEMENTS DE MACHINES	ENTRETIEN, RÉPARATIONS ET IMMO- BILISATIONS	
14 nœuds et au-dessus....	8,30	5, »	11,65	160
13 à 14 nœuds	8,05	4,80	11,25	160
12 à 13 nœuds	7,75	4,65	10,85	155
11 à 12 nœuds	7,45	4,50	10,45	155
au-dessous de 11 nœuds ...	7,20	4,30	10,05	150

SECTION III. — PAQUEBOTS.

VITESSE DU NAVIRE	INDEMNITÉS MENSUELLES PAR TONNE DE JAUGE BRUTE LÉGALE			VALEUR APRÈS AMOR- TISSEMENT PAR TONNE DE JAUGE BRUTE LÉGALE
	ÉQUIPAGES	APPROVISION- NEMENTS DE MACHINES	ENTRETIEN, RÉPARATIONS ET IMMO- BILISATIONS	
Groupe A. — PAQUEBOTS ORDINAIRES				
22 nœuds et au-dessus.....	12,25	7,35	17,15	200
21 à 22 nœuds	12, »	7,20	16,80	200
20 à 21 nœuds	11,70	7, »	16,40	195
19 à 20 nœuds	11,40	6,85	15,95	195
18 à 19 nœuds	11,15	6,70	15,50	190
17 à 18 nœuds	10,85	6,50	15,15	190
16 à 17 nœuds	10,55	6,35	14,80	185
15 à 16 nœuds	10,30	6,15	14,40	180
14 à 15 nœuds	10, »	6, »	14, »	175
13 à 14 nœuds	9,70	5,80	13,60	170
12 à 13 nœuds	9,45	5,65	13,20	165
au-dessous de 12 nœuds ...	9,15	5,50	12,80	160
Groupe B. — PETITS PAQUEBOTS NE DÉPASSANT PAS 2.000 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE				
15 nœuds et au-dessus.....	11,15	6,70	15,50	190
14 à 15 nœuds	10,85	6,50	15,15	190
13 à 14 nœuds	10,55	6,35	14,80	185
12 à 13 nœuds	10,30	6,15	14,40	180
au-dessous de 12 nœuds ...	10, »	6, »	14, »	175

NOTES

I. — Les indemnités relatives aux paquebots s'entendent pour la livraison du navire armé suivant les indications de la charte partie type avec les cabines de passagers meublées, munies de la literie (matelas, couvertures, traversins, oreillers, couvre-lits) de la verrerie de cabine, avec la batterie de cuisine et le matériel de salons, salles à manger et d'office, mais à l'exclusion du linge, de la vaisselle, de l'argenterie, des jeux, des chaises de pont des bibliothèques.

L'armateur ne fournit comme équipage que l'état-major de pont et de machine, ainsi que le personnel civil nécessaire à la préparation de la nourriture de l'équipage et à son service. Le service de l'alimentation des passagers (personnel civil, vivres, armement complémentaire) est assuré par l'armateur en vertu d'un contrat de gré à gré ou par un restaurateur désigné et rétribué par le Gouvernement français. Cette disposition s'applique à tous les navires des sections II et III (mixtes et paquebots).

II. — La vitesse est déterminée en prenant comme base d'estimation la vitesse aux essais à mi-charge (essais postaux ou essais de la Marine Marchande pour le droit à la compensation d'armement) diminuée de 2 nœuds pour les vapeurs mixtes et de 1 nœud 1/2 pour les paquebots.

CONTRAT TYPE DE GÉRANCE DU 15 MARS 1918

établi pour l'application de réquisition générale.

(*Journal Officiel* du 16 Mars 1918, page 2406)

ART. I. — **Objet de Contrat.** — Le gérant s'engage à exploiter pour le compte de l'Etat et sous la direction du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande les navires qui lui seront confiés en gérance dans la limite raisonnable correspondant à ses moyens d'action.

A cet effet, il met à la disposition du Gouvernement français son organisation technique et commerciale qu'il s'engage à compléter en tant que besoin.

ART. II. — **Mandat confié.** — Le mandat confié au gérant comporte :

1^o — L'obligation de s'assurer que les armateurs du navire géré exécutent bien tous les engagements contenus dans la charte-partie signée par ces derniers et celle de prendre, si nécessaire, pour les y contraindre, toutes les dispositions utiles, d'accord avec le service des transports maritimes ;

2^o — L'exécution, sous les ordres et la direction du Service des Transports Maritimes, des obligations mises à la charge du Gouvernement français par les chartes-parties que ce dernier aura passées avec les armateurs ;

3^o — L'adoption, d'accord avec le Service des Transports Maritimes, de toutes mesures propres à assurer la meilleure utilisation et le meilleur rendement possible des navires.

Il est précisé que le gérant doit opérer comme s'il s'agissait de navires affrétés par lui et exploités pour son propre compte. En particulier, il prendra toutes mesures utiles pour assurer l'exécution par les Compagnies d'assurances contre les risques maritimes de toutes les obligations qui leur incombent en vertu des polices dont le Gouvernement français aura pris la suite.

ART. III. — Ordres et instructions. — Le gérant agira en exécution des ordres et instructions qui lui seront donnés par le service des Transports Maritimes.

Ces ordres et instructions seront fournis :

A Paris, par le Service des Transports Maritimes ;

Dans les ports où il existe un service de Transit maritime, par les chefs de ce service ;

Dans les autres ports, par les chefs de mission, consuls, agents consulaires, ou, dans les ports coloniaux français, par l'administration locale des colonies.

Il est entendu que le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande peut, le cas échéant, et en prévenant le gérant, charger de de la transmission des ordres toute autorité autre que les précédentes.

Le gérant accréditera auprès du Service des Transports Maritimes à Paris, un représentant qualifié, qui se tiendra en contact permanent avec ledit service, afin d'assurer une transmission rapide des ordres donnés.

ART. IV. — Comptes d'escale. — Le principe est que le gérant ne fera aucun paiement et n'effectuera aucune recette dans les ports de touchée.

Le gérant fera vérifier par ses agents, correspondants ou consignataires dans les ports les factures, comptes, mémoires, quittances, bons et autres pièces relatives aux dépenses, frais et fournitures se rapportant aux obligations mises à la charge du Gouvernement français par les chartes-parties ainsi qu'à l'exploitation des navires.

Après s'être assuré que les sommes réclamées sont bien dues, il apposera sa signature précédée de la mention « Vu et vérifié » et remettra sans délai les pièces aux services chargés de régler directement les intéressés.

Ces pièces feront l'objet, pour chaque navire et pour chaque escale, d'un relevé récapitulatif comprenant l'ensemble des frais et dépenses engagés pendant le séjour du navire dans le port.

Ce relevé récapitulatif sera établi en deux exemplaires : l'un de ces exemplaires sera remis au service payeur, l'autre exemplaire sera adressé, dans la quinzaine au plus tard qui suivra le départ du navire, au Service des Transports Maritimes à Paris, où seront centralisés les comptes d'escale et établis les comptes de voyage.

Dans les ports où il existe un Service du Transit Maritime, les frais et dépenses seront vérifiés et réglés et les frais encaissés par les chefs de ce service dans les ports coloniaux français, les frais et dépenses seront vérifiés et réglés et les frets encaissés par l'Administration locale des Colonies.

Dans le Royaume-Uni, les dépenses payables en vivres seront vérifiées

et réglées par le Service des Transports Maritimes de Londres qui encaissera les frets en livres payables en Angleterre.

Aux Etats-Unis, les dépenses payables en dollars seront vérifiées et réglées par le Haut Commissaire de la République française, qui encaissera les frets payables en dollars aux Etats-Unis.

Les dépenses sur les autres places étrangères seront vérifiées et réglées par les chefs de mission, consuls, agents consulaires, sur la signature accompagnée de la mention : « Vu et vérifié » des agents, correspondants ou consignataires du gérant ; les consuls de France encaisseront les frais payables sur places en monnaies étrangères et ne devront pas les convertir en francs sans en avoir reçu avis du Service des Transports Maritimes à Paris.

Les frais de gérance, les primes à la rotation et les frais d'équipage dont il sera question ci-après seront réglés à Paris par le Service des Transports Maritimes.

ART. V. — Manutention — Manquants — Avaries. — Dans les ports où il existe un Service du Transit Maritime, les mouvements et le déplacements des navires, les opérations de chargement et de déchargement ainsi que l'ensemble des manutentions maritimes et terrestres, charbonnage, lestage, stockage, etc... seront ordonnées, dirigées et payées par ledit service et exécutées par ses soins ou par les entreprises agréées par lui.

Dans les autres ports, les opérations de chargement, déchargement et autres manutentions seront suivies par le gérant qui, en cas de manquants ou d'avaries, devra sauvegarder les intérêts de l'Etat conformément aux conditions des chartes-parties et conformément aux lois et règlements en vigueur.

ART. VI. — Agences et Consignations. — Le gérant à la charge de rétribuer ou commissionner les agents directs ou à commission, correspondants ou consignataires, dont l'intervention sera nécessaire au cours des diverses escales, sauf l'exception prévue à la fin du présent article.

Dans les ports, où il ne possède ni agence administrative, ni correspondant local, le gérant devra faire choix d'un consignataire dont il assurera personnellement la rémunération.

Il aura d'ailleurs la faculté de s'entendre avec l'un des armateurs possédant des agences dans les ports où les navires confiés à sa gérance auront à effectuer des opérations, moyennant l'abandon à ce dernier de la part correspondante des frais de gérance prévus à l'article VII.

Dans le cas où le gérant procurerait du fret au navire en dehors des marchandises qu'il recevra l'ordre d'embarquer il lui sera allouée une commission de 2 % sur le montant de ce fret de remplissage.

ART. VII. — Frais de gérance et primes. — Pour rémunérer le gérant de ses peines et soins, le couvrir de ses dépenses de personnel, le rétribuer de l'ensemble des services rendus dans les conditions des articles qui précèdent, en même temps que pour l'intéresser à la bonne utilisation des navires, il lui est alloué des frais de gérance et une prime de rotation.

Les frais de gérance sont fixés à raison de 1 franc par tonne de jauge brute et par mois :

La prime à la rotation est basée :

1^o — Sur le tonnage transporté, ce tonnage étant évalué en tonne de 1.000 kilogrammes ou en mètres cubes, selon que le fret aura été taxé au poids ou au volume, chaque passager étant compté pour deux tonnes ;

2^o — Sur la durée de navigation, cette durée étant décomptée en jours

et ne comprenant que la navigation proprement dite, à l'exclusion des séjours dans les ports pour chargements, déchargements, charbonnages, réparations. La période d'attente des convois ne sera comptée comme navigation que si toute diligence a été faite pour prendre le départ le plus tôt possible.

La prime à la rotation est calculée à raison de 0 fr. 05 par tonne jour ou par mètre cube jour de navigation.

Il est alloué à l'équipage une prime égale à la prime à la rotation du gérant.

Cette prime d'équipage représente une gratification allouée au personnel du bord, gratification qui peut être réduite ou supprimée pour les équipages qui donneraient des sujets de mécontentement, ou dont la responsabilité serait engagée pour cause de vols, manquants et avaries dans les cargaisons transportées.

Cette prime doit être considérée comme acquise d'office et ne devant être réduite ou supprimée que par mesure de rigueur.

Ces réductions ou suppressions seront décidées par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande sur la proposition du gérant. Elles porteront sur le nombre de jours de navigation qui sert de base au décompte de la prime.

Le mode de distribution de la prime de l'équipage sera réglé par accord amiable entre les personnels intéressés ou, à défaut, par décision arbitrale du Commissaire aux Transports et à la Marine Marchande.

Cette distribution sera réglée de façon à corriger les inégalités que le jeu de la prime ferait apparaître entre les équipages des divers navires.

Les frais de gérance, les primes à la rotation et les primes d'équipage peuvent être révisés tous les trois mois à dater du 1^{er} Juillet 1918 par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ART. VIII. — **Durée du contrat.** — La durée du présent contrat est égale à celle de la réquisition des navires confiés au gérant. L'administration se réserve toutefois le droit de la résilier à l'expiration de chaque période de trois mois à dater de la signature et avec préavis d'un mois.

ART. IX. — **Juridiction.** — Les différents auxquels pourraient donner lieu l'application du présent contrat seront soumis à la juridiction administrative.

Paris, le 15 Mars 1918.

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

CONTRAT TYPE DE GÉRANCE DES NAVIRES ALLIÉS OU NEUTRES AFFRÉTÉS.

(*Journal Officiel* du 16 Avril 1918, page 3278)

Le texte du contrat type de gérance publié le 16 Mars n'est applicable qu'aux navires réquisitionnés, les conventions qui seront passées avec les armateurs pour la gérance des navires alliés ou neutres se référeront dorénavant au contrat type ci-après :

Ce contrat est identique à celui du 15 Mars 1918 sauf :

ART. IV. — Dernier alinéa : Les frais de gérance et les primes à la rotation dont il sera question ci-après seront réglées à Paris par le service des transports maritimes.

ART. VII. — **Frais de gérance et primes.** — Pour rémunérer le gérant de ses peines et ses soins, le couvrir de ses dépenses de personnel, le rétribuer de l'ensemble des services rendus dans les conditions des articles qui précèdent, en même temps que pour l'intéresser à la bonne utilisation des navires il lui est alloué des frais de gérance et une prime à la rotation.

Les frais de gérance sont fixés à raison de 50 centimes par tonne de jauge brute et par mois.

La prime à la rotation est basée :

1^o — Sur le tonnage transporté, ce tonnage étant évalué en tonnes de 1.000 kilogs, ou en mètres cubes, selon que le fret aura été taxé au poids ou au volume, chaque passager étant compté pour deux tonnes.

2^o — Sur la durée de la navigation, cette durée étant décomptée en jours et ne comprenant que la navigation proprement dite, à l'exclusion des séjours dans les ports pour chargements, déchargements, charbonnages, réparations. La période d'attente des convois ne sera comptée comme navigation que si toute diligence a été faite pour prendre le départ le plus tôt possible.

Le prime à la rotation est calculée : à raison de 5 centimes par tonne jour ou par mètre cube jour de navigation.

Les frais de gérance et les primes à la rotation peuvent être révisés tous les trois mois à dater du 1^{er} Juillet 1918 par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ART. VIII. — **Durée du contrat.** — La durée du présent contrat est égale à celle de l'affrètement des navires confiés au gérant. L'administration se réserve toutefois le droit de le résilier à l'expiration de chaque période de trois mois à dater de la signature et avec préavis d'un mois.

Paris, le 15 Avril 1918.

*Le Commissaire aux Transports Mari-
times et à la Marine Marchande.*

**CONTRAT PROVISOIRE TYPE POUR L'EXÉCUTION
AVEC CONVENTION AMIABLE DE LA RÉQUISITION DES
NAVIRES FRANÇAIS AFFECTÉS A LA FLOTTE
CHARBONNIÈRE.**

(Compte tenu des accords franco-anglais)

(*Journal Officiel* du 13 Mai 1918, page 4172)

ART. I. — En attendant qu'il soit invité à opter entre la réquisition pure et simple et une convention amiable se référant intégralement à la charte-partie type du 15 Mars 1918, l'armateur s'engage à affecter les navires faisant l'objet d'un accord se référant au présent contrat type, exclusivement à des transports, au voyage de tout port anglais à tout port français, Afrique du Nord comprise, de charbons, briquettes, coke, brai, fonte en gueuses, ferraille, acier, fer blanc, tôles, rails et éclisses, argile et ciment et à des retours en France ou en Angleterre de minerais, pyrites, phosphates, poteaux de mines, etc...

Ces transports seront effectués au compte des personnes désignées pour chaque voyage par le Commissaire des Transports Maritimes et de la Marine Marchande, sur la demande du Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre (bureau national des charbons) aux conditions :

1^o — Des tarifs (frets et assurances) de la flotte charbonnière en date du 1^{er} Mai 1918 ;

2^o — Des chartes-parties actuellement en vigueur dans les ports respectifs de chargement et agréées par le Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande.

Si les transports non prévus avaient à être effectués, les conditions et les taux de fret seraient fixés par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande pour assimilation aux conditions en vigueur pour les chargements ci-dessus désignés.

ART. II. — Le Gouvernement français prend à sa charge la couverture des risques de guerre dans les conditions prévues par la charte-partie type du 15 Mars 1918, insérée au *Journal Officiel* du 16 Mars.

Pour l'exécution de cette clause, il sera procédé contradictoirement au début de la mise en vigueur de la présente convention, par un délégué du Gouvernement français et par un délégué de l'armateur, à l'établissement d'un état descriptif et d'un inventaire sommaire du navire.

L'armateur devra déclarer, dans les conditions fixées dans l'article VIII de la charte-partie type, la valeur initiale de son navire et indiquer le taux d'amortissement pratiqué par lui depuis le début des hostilités.

Dans le cas où le navire viendrait à être perdu avant que l'indication du taux d'amortissement ait été fournie, la détermination du capital non amorti et le calcul des indemnités à recevoir par l'armateur par application des articles VIII et XII de la charte-partie type, tant que le règlement ou

le remplacement prévus n'auront pas été effectués, seront basés sur un amortissement annuel de 30 % depuis le début des hostilités.

L'armateur devra signaler en temps utile le voyage à effectuer par son navire au Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande (service des assurances) indiquant le nom du ou des bénéficiaires.

ART. III. — L'armateur est invité à joindre à toute charte-partie dont le fret est net d'assurance de guerre, une notice reproduisant le texte ci-après, ayant pour but de faire connaître à l'affrèteur les obligations qui sont à sa charge, en ce qui concerne le paiement à la condition d'assurance au Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande de la taxe d'assurance sur coque applicable par tonne de marchandises.

ASSURANCE SUR COQUE CONTRE LES RISQUES DE GUERRE.

Dans le cas où conformément aux accords franco-anglais du 1^{er} Mai 1918 ; le fret au voyage est stipulé net d'assurance sur coque contre les risques de guerre, le consignataire de la cargaison du navire devra payer à la caisse de la Commission de la Marine Marchande pour l'assurance contre les risques de guerre (Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande) soit par l'entremise des courtiers maritimes, soit directement, les taxes dont le taux est indiqué ci-après :

a) **Charbons, briquettes, brai, fonte en gueuses, ferrailles, acier, fer blanc, tôles, rails et éclisses, argile et ciment.**

PAR TONNE ANGLAISE

En provenance d'un port quelconque du Royaume-Uni à destination d'un port français de la Manche (Brest inclus)	10 fr.
A destination d'un port français de l'Atlantique	25 »
A destination d'un port du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie ou d'un port français de la Méditerranée	40 »
b) Coke : Les taux indiqués au tableau ci-dessus sont doublés.	
c) Minerais, pyrites, phosphates.	

PAR TONNE FRANÇAISE

Port du Maroc à port français de l'Atlantique	30 fr.
Port du Maroc à port français de la Manche	40 »
Port d'Algérie ou de Tunisie à port français de l'Atlantique	40 »
Port d'Algérie ou de Tunisie à port français de la Manche	50 »
Port espagnol ou portugais (Atlantique) à port français de l'Atlantique	30 »
Port espagnol ou portugais (Atlantique) à port français de la Manche	40 »
Port espagnol (Méditerranée) à port français de l'Atlantique	40 »
Port espagnol (Méditerranée) à port français de la Manche	50 »

Nota. — « Dans tous les cas, les risques maritimes ordinaires sont intégralement à la charge de l'armateur ».

ART. IV. — La durée du présent contrat est subordonnée à la volonté du Gouvernement français sans qu'elle puisse dépasser un délai de six mois après le décret fixant la cessation des hostilités.

Le Gouvernement ne pourra dénoncer le présent contrat avant un délai

de trois mois, même pour inviter l'armateur à opter entre la réquisition pure et simple et une convention amiable se référant intégralement à la charte-partie type du 15 Mars 1918.

A défaut de cette dénonciation, le contrat se renouvellera par tacite reconduction, par périodes de 3 mois et aux mêmes conditions. La dénonciation devra faire l'objet d'un préavis donné à l'armateur dix jours avant l'expiration de la période trimestrielle en cours.

Paris, le 9 Mai 1918.

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ARRÊTÉ DU 18 JANVIER 1919

Réorganisation des services des ports maritimes.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Vu le décret du 30 Avril 1909, revisant les attributions des officiers et maîtres de port ;

Vu le décret du 8 Janvier 1918 portant organisation des services chargés du contrôle des chemins de fer d'intérêt général et de l'étude des questions économiques et commerciales se rattachant à l'ensemble des voies de communication ;

Vu l'arrêté du 12 Janvier 1918, pris pour l'application dudit décret ;

Arrête :

ART. 1^{er}. — Un arrondissement spécial est chargé, dans les services des ports maritimes de commerce, de toutes les questions concernant l'exploitation du port.

ART. 2. — Le titulaire de cet arrondissement, dénommé inspecteur principal de l'exploitation du port, est, soit un ingénieur des Ponts et Chaussées qui peut être, en même temps, chargé d'un arrondissement de travaux du port soit un inspecteur de l'exploitation commerciale des chemins de fer, soit, provisoirement, un des agents qui ont été attachés pendant la guerre à un service d'exploitation des ports maritimes.

ART. 3. — L'inspecteur principal de l'exploitation du port veille à l'obtention du meilleur rendement des moyens d'action du port (outillage, main d'œuvre, transports par terre, par fer ou par eau). Il se tient en relations étroites avec la Commission permanente d'enquête du port, instituée par le décret du 12 Mai 1912, ainsi qu'avec les organisations de main d'œuvre patronales et ouvrières, pour l'examen de toutes les questions concernant l'utilisation du port.

ART. 4. — L'inspecteur de l'exploitation du port a sous ses ordres immédiats les officiers et maîtres de port, conformément au décret du 10 Avril

1909, ainsi que les conducteurs des Ponts et Chaussées, des contrôleurs des mines ou des commissaires du contrôle des chemins de fer. Il exerce ses attributions sous l'autorité de l'Ingénieur en chef, mais il a qualité pour prendre, au titre de chef de service, les décisions que justifient les circonstances, dans les conditions fixées par les règlements sur la police des ports maritimes de commerce et des voies ferrées des quais. Il peut, pour les questions qui ne sont pas de la compétence du service du contrôle de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer et selon leur importance, correspondre directement avec le service central visé à l'article 6 ci-après.

ART. 5. — Le service des voies navigables et le concessionnaire de voies ferrées des quais placent chacun auprès de l'inspecteur principal de l'exploitation du port, un agent chargé de recevoir de cet inspecteur les instructions relatives à la desserte du trafic du port.

ART. 6. — Le service spécial chargé, à la direction du contrôle de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, de l'étude de toutes les questions relatives à l'exploitation des ports maritimes ou fluviaux, pour tout ce qui concerne leur liaison avec les chemins de fer, est constitué en service central d'exploitation des ports maritimes pour tout ce qui regarde les autres questions.

Il fonctionne, dans ce cas, comme un service extérieur relevant de la direction des ports maritimes.

ART. 7. — Les dispositions qui précèdent seront mises en vigueur dans tous les ports à la cessation de l'état de guerre et, d'ici là, dans chaque port, quand les circonstances le permettront.

Paris, le 18 Janvier 1919.

A. CLAVEILLE.

ARRÊTÉ DU 23 FÉVRIER 1919

Décentralisation et industrialisation des services des ports maritimes de commerce.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Vu l'avis du Conseil supérieur des Travaux Publics en date du 18 Janvier 1919 ;

Arrête :

ART. 1^{er}. — Dans tout port maritime de commerce où ne fonctionne pas le régime organisé par la loi du 5 Janvier 1912, les questions concernant les travaux, l'exploitation et l'outillage et rentrant dans les attributions de l'administration des Travaux Publics et des Transports, sont soumises à l'examen de la Commission permanente instituée dans le port par application du décret du 12 Mai 1912.

La Commission se réunit sous la convocation de son président ou sur celle de l'ingénieur en chef du port. L'auteur de la convocation présente l'exposé et formule des propositions.

Lorsque la Commission est d'accord avec l'ingénieur en chef, celui-ci statue par délégation du Ministre des Travaux Publics et des Transports et adresse à l'administration supérieure dans le délai maximum de huit jours, une copie de sa décision accompagnée de l'avis de la Commission du port.

Toutefois demeurent réservés à l'approbation du Ministre :

1° — Les questions concernant le personnel payé sur les fonds des chapitres du personnel du budget du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

2° — Les questions concernant le service des phares et balises ;

3° — Les projets des travaux qui entraînent des transformations ou des modifications dans les ouvrages ou accès du port ;

4° — Les projets des travaux dont l'exécution nécessite, soit l'ouverture de crédits spéciaux sur les fonds du budget de l'Etat, soit l'institution ou la prorogation de péages locaux temporaires ou de surtaxes locales temporaires.

En cas de désaccord entre la Commission du port et l'ingénieur en chef, il en est référé au Ministre.

ART. 2. — L'ingénieur en chef adresse directement au préfet, lorsqu'il y a lieu, des propositions pour la mise en adjudication des travaux dont il a approuvé les projets, en vertu des dispositions qui précèdent.

Par application de l'article 19 du décret du 18 Novembre 1882, l'ingénieur en chef est délégué d'une manière permanente par le Ministre des Travaux Publics et des Transports pour la passation, dans les limites des crédits ouverts, des marchés de gré à gré nécessaires à l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration du port, lorsque ces marchés ont fait l'objet d'un avis favorable de la Commission du port.

Une copie de chacun des marchés passés dans ces conditions est adressée à l'administration supérieure dans un délai maximum de huit jours. Il y est joint, lorsque le montant du marché dépasse 20.000 francs, une note faisant connaître les motifs qui s'opposaient à la mise en adjudication des travaux.

ART. 3. — En vue de faciliter l'appréciation du rendement industriel du port et de justifier les crédits demandés sur les fonds du budget de l'Etat pour l'entretien et l'amélioration de ses ouvrages, la Commission établira, chaque année, sur le rapport de l'ingénieur en chef, un projet de budget d'ordre divisé en deux chapitres, correspondant, l'un au budget ordinaire, l'autre au budget extraordinaire. Ce projet de budget est soumis au Ministre des Travaux Publics et des Transports avant le 1^{er} Novembre de l'année qui précède l'exercice auquel il s'applique.

ART. 4. — Sont inscrits en recettes au budget ordinaire :

1° — Les produits nets de la fraction des droits de quai qui serait attribués au port s'il était doté du régime organisé par la loi du 5 Janvier 1912 ;

2° — Les produits nets des péages locaux établis, par application des lois sur la Marine Marchande, au profit de la Chambre de Commerce, du département, des communes et autres établissements publics, en vue de subvenir au maintien des profondeurs des rades, passes, chenaux, et bassins du port ;

3° — Les produits nets des péages locaux destinés à payer les dépenses des services organisés ou subventionnés par la Chambre de Commerce, le

département, les communes et autres établissements publics, en vue d'assurer le sauvetage des navires, équipages, passagers et cargaisons, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;

4° — Les subventions versées au Trésor par les établissements publics ou par les particuliers à titre de concours aux travaux d'entretien du port ;

5° — Les produits du domaine public dans les limites du port et de ses dépendances ;

6° — Les produits de l'exploitation des outillages publics établis par la Chambre de Commerce et autres établissements publics ;

Sont inscrites en dépenses au même budget, à l'exclusion des dépenses qui se rapportent au service des phares et balises :

1° — Les dépenses d'administration et d'exploitation du port, y compris les traitements, salaires, allocations et indemnités diverses imputables au chapitre des dépenses du personnel du budget des Travaux Publics et des Transports ;

2° — Les dépenses d'entretien et de réparations des ouvrages du port, de ses accès et de ses dépendances.

3° — Les dépenses de fonctionnement des services visés au paragraphe 3° de la nomenclature des recettes :

4° — Les dépenses d'administration, d'exploitation, d'entretien et de réparations des outillages publics établis par la Chambre de Commerce et autres établissements publics.

Le budget fait ressortir, soit l'excédent des recettes ordinaires sur les dépenses, excédent qui représenterait, si le port était exploité industriellement, le produit net d'exploitation, soit la somme à valoir à prélever sur les ressources générales du budget de l'Etat pour établir la balance entre les recettes et les dépenses.

ART. 5. — Sont inscrits en recettes au budget extraordinaire :

1° — Les produits nets des péages locaux temporaires établis, par application des lois sur la Marine Marchande, au profit de la Chambre de Commerce du département, des communes et autres établissements publics :

a) pour l'amélioration et l'extension du port et de ses accès ;

b) pour l'installation, la transformation et l'amélioration de l'outillage public du port ;

2° — Les produits nets des surtaxes locales temporaires, établis par application de la loi du 26 Octobre 1897-17 Avril 1906, au profit de la Chambre de Commerce, du département et des communes, sur les voyageurs ou marchandises empruntant les voies ferrées des quais du port, en vue de subvenir à l'établissement, à la transformation et à l'amélioration de ces voies ferrées ;

3° — Les produits des emprunts ou fraction d'emprunt à réaliser pendant l'année par la Chambre de Commerce, le département, les communes et autres établissements publics en vue de subvenir :

a) à l'amélioration et à l'extension du port et de ses accès ;

b) à l'établissement, à la transformation et à l'amélioration de l'outillage et des voies ferrées des quais ;

4° — Les subsides des particuliers et administrations publiques, autres que l'Administration des Travaux Publics et des Transports, pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès, ainsi que les subsides alloués pour les mêmes travaux par les Chambres de Commerce, le

département, les communes et autres établissements publics sur des ressources ne provenant pas de la perception de surtaxes ou péages locaux temporaires ;

5^o — Les crédits demandés sur les fonds du budget des Travaux Publics et des Transports, pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès :

Sont inscrites en dépenses au même budget :

1^o — Les dépenses afférentes à l'amélioration et à l'extension du port et de ses accès, à l'exclusion des dépenses concernant l'amélioration et l'éclairage et du balisage ;

2^o — Les dépenses d'établissement, de transformation et d'amélioration de l'outillage public, y compris les dépenses afférentes aux travaux exécutés directement ou subventionnés par la Chambre de Commerce, le département et les communes pour l'établissement, la transformation et l'amélioration des voies ferrées des quais.

3^o — Les annuités des emprunts contractés par la Chambre de Commerce, le département, les communes et autres établissements publics en vue de subvenir :

a) à l'amélioration du port et de ses accès ;

b) à l'établissement, à la transformation et à l'amélioration de l'outillage et des voies ferrées des quais.

ART. 6. — Chaque année, un compte d'ordre général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent, établi sur les mêmes bases que le projet de budget d'ordre, est adressé avant le 1^{er} Juin au Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

A. CLAVEILLE.

DÉCRET DU 15 JUIN 1919

Exploitation des ports.

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et de la Marine Marchande arrête :

ART. 1^{er}. — L'embarquement, le débarquement et les manutentions, transports et stockages des marchandises appartenant à l'Etat sont assurés dans les ports maritimes par les agents du Transit sous la haute direction des chefs d'exploitation de ces ports.

Les mesures générales à prendre dans un port et les conventions à y passer pour ces différentes opérations sont soumises au préalable au chef d'exploitation de ce port.

Ce chef de service s'assure qu'une bonne utilisation est faite par les services de l'Etat comme par les particuliers des ressources en main-d'œuvre,

de l'outillage, des moyens de transport (camions notamment), ainsi que de toutes les installations du port ou de ses annexes (quais, magasins, stocks, etc...).

ART. 2. — Les questions relatives au pilotage qui intéressent l'exploitation du port et de ses accès sont toujours, avant décision, examinées avec le chef d'exploitation du port ; il en est ainsi notamment pour tout accident survenu dans le port et ses accès, lorsque le pilote est mis en cause.

Pour les opérations à effectuer dans le port, ou ses accès l'action des pilotes ne s'exerce que conformément aux instructions générales du chef d'exploitation du port ou aux ordres particuliers qu'il adresse aux pilotes par le capitaine du port.

S'il y a lieu à sanction immédiate dans les limites de l'établissement maritime pour manquement aux règlements de la navigation ou du port, le chef d'exploitation peut prononcer cette première sanction.

ART. 3. — Les services de remorquage du port et de ses accès fonctionnent, comme toute partie de l'outillage du port, sous l'autorité du chef d'exploitation de ce port.

Les questions relatives à la sécurité de cette navigation spéciale et au personnel de ces services, qui ressortissent à l'administration de l'inscription maritime, sont examinées avec le chef d'exploitation du port qui s'assure que les mesures à adopter seront compatibles avec la bonne exploitation du port.

ART. 4. — Les chefs de service de l'inspection du matériel de la Marine Marchande dans les ports soumettent aux chefs d'exploitation des ports toutes les questions relatives à la construction et aux réparations des navires qui intéressent l'exploitation du port.

Les programmes de travaux de cette nature à entreprendre dans le port, sous la direction du service de l'inspection, sont toujours examinés par le chef d'exploitation du port qui s'assure qu'ils sont compatibles avec les exigences du trafic.

Les navires en réparations sont placés, comme les navires en opérations, suivant les instructions du chef d'exploitation du port.

ART. 5. — A la conférence quotidienne du chef d'exploitation du port assistent d'une manière constante le représentant du service des transports maritimes dans le port et, chaque fois qu'il est nécessaire, un représentant du service de l'inscription maritime et un représentant du service de l'inspection du matériel de la Marine Marchande.

ART. 6. — Il est créé, au Ministère des Travaux Publics, des Transports et de la Marine Marchande, un « Comité de l'exploitation des ports maritimes ».

CONTRAT DE GÉRANCE A APPLIQUER AUX CARGOS EX-ENNEMIS A LA DISPOSITION DE LA FRANCE.

Entre le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande agissant au nom et pour le compte de l'Etat Français d'une part et la Compagnie..... d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. I. — **Objet du contrat.** — Le gérant s'engage à exploiter pour le compte de l'Etat et sous la direction du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande les navires ex-ennemis qui lui seront confiés en gérance.

A cet effet, il met à la disposition du Gouvernement français son organisation technique et commerciale qu'il s'engage à compléter en tant que de besoin.

ART. II. — **Mandat confié.** — Le mandat confié au gérant comporte :

1^o — L'exécution sous les ordres et la direction du Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, des transports auxquels seront affectés ces navires.

2^o — L'adoption, d'accord avec le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, des mesures propres à assurer la meilleure utilisation et le meilleur rendement possible des navires.

Il est précisé que le gérant doit opérer comme s'il s'agissait de navires exploités pour son propre compte.

En particulier, il prendra toutes mesures utiles pour avertir en temps opportun le Gouvernement français de toutes les dispositions que celui-ci doit prendre pour assurer le maintien du navire dans les conditions légales de bonne navigabilité.

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande confiera le navire au gérant par un procès-verbal qui fixera l'origine du contrat.

ART. III. — **Ordres et Instructions.** — Le gérant agira en exécution des ordres et instructions qui lui seront donnés par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Ces ordres et instructions seront fournis :

A Paris, par le directeur des Transports Maritimes ;

Dans les ports où il existe un Service local des Transports Maritimes par les chefs de service.

Dans les autres ports, par les chefs de mission, consuls, agents consulaires, ou, dans les ports coloniaux français, par l'administration locale des Colonies.

Il est entendu que le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande peut, le cas échéant, et en prévenant le gérant, charger de la transmission des ordres, toute autorité autre que les précédentes.

Le gérant accrédiitera auprès de la direction des Transports Maritimes, à Paris, un représentant qualifié qui se tiendra en contact permanent avec elle, afin d'assurer une transmission rapide des ordres donnés.

ART. IV. — Comptabilité des dépenses et recettes. — Au point de vue administratif et comptable les obligations du gérant seront celles que définit le décret du 29 Avril 1918 sur le fonctionnement de la comptabilité du compte spécial des Transports Maritimes ainsi que des instructions données en exécution de ce décret et qui en précisent l'application des détails.

ART. V. — Manutention — Manquants — Avaries. — Dans les ports où il existe un Service des Transports Maritimes les mouvements et les déplacements des navires, les opérations de chargement et de déchargement ainsi que l'ensemble des manutentions maritimes et terrestres, charbonnage, lestage, stockage, etc... seront ordonnées, dirigées et payées par les entreprises agréées par lui.

Dans les autres ports les opérations de chargement, déchargement et autres manutentions seront suivies par le gérant qui, en cas de manquants ou d'avaries, devra sauvegarder les intérêts de l'Etat, conformément aux conditions des chartes-parties ainsi qu'aux lois et règlements en vigueur.

ART. VI. — Agences et Consignations. — Le gérant a la charge de rétribuer ou commissionner les agents directs ou à commission, correspondants ou consignataires, dont l'intervention sera nécessaire au cours des diverses escales, sous l'exception prévue à la fin du présent article.

Dans les ports où il ne possède ni Agence administrative ni correspondant local, le gérant devra faire choix d'un consignataire dont il assurera personnellement la rémunération.

Il aura d'ailleurs la faculté de s'entendre avec l'un des Armateurs possédant des Agences dans les ports où les navires confiés à sa gérance auront à effectuer des opérations.

ART. VII. — Indemnités de gérance. — Pour rémunérer le gérant de ses peines et soins, le couvrir de ses dépenses de personnel, le rétribuer de l'ensemble des services rendus, dans les conditions des articles qui précèdent, en même temps que pour l'intéresser à la bonne utilisation des navires, il lui est alloué des frais fixes de gérance et une commission de fret.

Les frais fixes de gérance sont fixés à raison de 50 centimes par tonne de jauge brute et par mois.

La commission de fret est fixée à raison de 1 % sur le montant de la recette des marchandises et des passagers.

Les indemnités de gérance peuvent être révisées tous les trois mois à dater du 1^{er} Juillet 1919 par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ART. VIII. — Durée du contrat. — La durée du contrat sera au maximum celle de la mise provisoire du navire à la disposition de la France. Toutefois, le Gouvernement français peut le résilier à un moment quelconque avec un préavis de 15 jours.

De son côté, le gérant peut user du même droit mais à la condition que la remise du navire se fasse dans un port français ou algérien.

Si le navire doit être remis à un autre Gouvernement, la résiliation se fixe à la diligence des parties, et la remise du navire aura lieu dans le port qui sera désigné.

ART. IX. — Juridiction. — Les différends auxquels pourraient donner lieu l'application du présent contrat seront soumis à la juridiction administrative.

ART. X. — Les frais de timbre du présent contrat, ainsi que les frais d'enregistrement seront à la charge du gérant, il devra en outre fournir 10

exemplaires du présent contrat au Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Paris, le

Le Gérant :

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

AVENANT AU CONTRAT-TYPE DE GÉRANCE

(applicable aux cargos de provenance ennemie) de Juin-Juillet 1919.

Entre le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande
d'une part ;

Et la Compagnie Française de Navigation.....
..... (dénommer le gérant), d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. — Le contrat-type de gérance applicable aux cargos de provenance ennemie reçoit les modifications énoncées ci-dessous :

1^o — Le 3^e alinéa du paragraphe 3^o de l'article II est supprimé et remplacé comme suit :

» En particulier, il prendra toutes mesures utiles pour :

» a) assurer l'exécution par les Compagnies d'Assurances contre les risques maritimes de toutes les obligations qui leur incombent en vertu des polices souscrites par le Gouvernement français ».

» b) avertir, en temps opportun, le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande de toutes les dispositions que celui-ci doit prendre pour assurer le maintien du navire dans les conditions légales de bonne navigabilité ».

2^o — Le dernier alinéa de l'article VI est supprimé.

3^o — Le deuxième alinéa de l'article VII est supprimé et remplacé par celui-ci :

» Les frais fixes de gérance sont fixés à raison de quinze cents francs par navire et par mois, ou, en cas de mois inachevé, à cinquante francs par navire et par jour (chaque jour comptant pour un trentième de mois) ».

ART. II. — Les modifications énoncées à l'article précédent prendront leur effet à compter du 1^{er} Juillet 1919.

ART. III. — Les frais de timbre du présent avenant ainsi que les frais d'enregistrement seront à la charge du gérant, il devra en outre fournir 10 exemplaires du présent avenant au Commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Fait en double à Paris, le 13 Août 1919.

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Le Gérant :

**CONTRAT TYPE DE GÉRANCE TOTALE APPLICABLE
AUX PAQUEBOTS DE PROVENANCE ENNEMIE
MIS A LA DISPOSITION DE LA FRANCE.**

Modèle de Juillet 1919.

Entre :

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à La Marine Marchande,
d'une part ;

Et la Compagnie.....

d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. I. — Objet et origine du contrat. — La Compagnie s'engage, comme gérant, à exploiter pour le compte de l'Etat et sous la direction du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande le ou les paquebots de provenance ennemie qui lui sont confiés en gérance.

A cet effet, il met à la disposition du Gouvernement français son organisation technique et commerciale qu'il s'engage à compléter en tant que de besoin, et, en particulier, selon les directives du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Lors de la remise au gérant, il sera procédé, contradictoirement avec lui, à l'établissement d'un état descriptif, d'un inventaire et d'un état des lieux auxquels sera annexé un procès-verbal fixant l'origine du contrat.

Au point de vue des indemnités à payer, le contrat commence à la date de ce procès-verbal et se termine le jour où le navire est rendu au Gouvernement français dans les conditions indiquées à l'article XVIII. Toutefois les gages et la nourriture de l'équipage seront décomptés depuis le jour de l'engagement.

L'état des lieux devra être établi le plus rapidement possible et il sera fait mention au procès-verbal des parties importantes du navire qui n'auront pu être visitées.

ART. II. — Armement. — Aussitôt que le navire aura été pris en charge par le gérant, celui-ci établira avec le représentant du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, la nomenclature du matériel d'armement, des premiers approvisionnements de pont et de machines et des travaux nécessaires pour la première mise en état du navire pour le service provisoire auquel il est affecté, achats, approvisionnements et travaux qui sont à la charge du Gouvernement français.

ART. III. — Livraison — Trafic. — Le navire sera livré par le Gouvernement français en principe dans un des ports de Brest ou de Cherbourg, éventuellement dans un autre port français ou même étranger, dans tel bassin ou tel quai, ou à tel mouillage ou à telle place convenable où il pourra toujours être en sécurité à flot, mais sans équipage, pour être employé dans tous les trafics licites entre tous les ports du monde où il pourra toujours se tenir à flot en sécurité.

La conduite de l'équipage fourni par le gérant pour l'armement du navire est à la charge du Gouvernement français.

ART. IV. — Obligations du Gouvernement français. — Le Gouvernement français payera tout le combustible (charbon, briquettes, huiles et essence) les frais de port, de quais, wharfs, hangars, les pilotages, taxes de consulat, droits de canal s'il y en a), frais de chargement et de déchargement des cargaisons, et toutes les autres charges quelles qu'elles soient à l'exception de celles supportées par le gérant, en vertu de l'article V.

L'Etat prendra à sa charge la couverture complète des risques de guerre et de mer.

Il remboursera au gérant toutes les dépenses engagées par ce dernier pour provisions, rémunérations et indemnités du capitaine et de l'équipage et dont le gérant aura fait l'avance conformément à l'article V.

Il prendra également à sa charge les sursoldes à distribuer aux équipages pour le transport des explosifs ou autres marchandises dangereuses assimilables aux explosifs.

Il prendra à sa charge les dépenses de réparations du navire (à l'exclusion des dépenses d'entretien) ainsi que la fourniture des pièces de rechange.

Sont réputées opérations d'entretien, toutes celles qui peuvent être effectuées normalement par les moyens et avec les approvisionnements du bord.

Celles qui demandent normalement l'intervention d'un atelier de terre, sont réputées opérations de réparations.

Les réparations à la charge du Gouvernement français seront effectuées, soit par ses moyens, soit par le gérant à la suite d'accord à intervenir.

Le Gouvernement français assurera le passage périodique du navire au bassin, et supportera tous les frais en résultant.

ART. V. — Obligations du gérant. — Le gérant du navire paiera les dépenses d'entretien prévues au précédent article et toutes les provisions de machines (eau, huile, etc...). Il recrutera et entretiendra au complet l'Etat-Major et l'équipage du navire.

Il avancera toutes les provisions et tous les gages et rémunérations des capitaines, officiers et équipages aux taux prévus par les sentences arbitrales, et des radiotélégraphistes aux taux de la circulaire du 30 Décembre 1918. Ces avances lui seront remboursées par le Gouvernement français sur présentation des reçus.

Il maintiendra le navire dans sa coque, dans sa machine et dans tout son armement en bon état de fonctionnement sous les réserves de l'article IV.

Les obligations du gérant comportent en outre :

1^o — L'exécution sous les ordres et la direction du Service des Transports Maritimes, des obligations mises à la charge du Gouvernement français par le Comité Interallié.

2^o — L'adoption, d'accord avec le Service des Transports Maritimes, de mesures propres à assurer la meilleure utilisation et le meilleur rendement possible des navires.

Il est précisé que le Gérant doit opérer comme s'il s'agissait de navires exploités pour son propre compte.

En particulier, il prendra toutes mesures utiles pour :

a) assurer l'exécution par les Compagnies d'Assurances contre les risques maritimes de toutes les obligations qui leur incombent en vertu des polices souscrites par le Gouvernement français.

b) avertir en temps opportun le Gouvernement français de toutes les

dispositions que celui-ci doit prendre pour assurer le maintien du navire dans les conditions légales de bonne navigabilité.

ART. VI. — Ordres et instructions. — Le gérant agira en exécution des ordres et instructions qui lui seront données par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande. Ces ordres et instructions seront fournies à Paris, par le directeur des Transports Maritimes, dans les ports où il existe un service local des Transports Maritimes, par les chefs de ce service ; dans les autres ports, par les chefs de Mission, consuls, agents consulaires, ou, dans les ports coloniaux, par l'Administration locale des Colonies.

Il est entendu que le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, peut, le cas échéant, et en prévenant le gérant, charger de la transmission des ordres toute autorité autres que le précédentes.

Le gérant fera agréer par la direction du Service des Transports Maritimes à Paris un représentant qualifié qui se tiendra en contact permanent avec elle afin d'assurer une transmission rapide des ordres donnés.

ART. VII. — Manutention — Manquants — Avaries. — Dans les ports où il existe un service local des Transports Maritimes, les mouvements et les déplacements des navires, les opérations de chargement et de déchargement ainsi que l'ensemble des manutentions maritimes et terrestres, charbonnage, lestage, stockage, etc... seront ordonnées, dirigées et payées par ledit service et exécutées par ses soins ou par les soins des entreprises agréées par lui.

Les entrepreneurs de manutentions étant engagés par le Gouvernement français, le gérant ne sera pas responsable pour les dommages causés au chargement par mauvais arrimage.

Dans les autres ports, les opérations de chargement et de déchargement et autres manutentions, seront suivies par le gérant qui, en cas de manquants ou avaries, devra sauvegarder les intérêts de l'Etat conformément aux conditions des chartes-parties et conformément aux lois et règlements en vigueur.

En cas d'avaries communes, les règlements sont effectués conformément aux dispositions de la loi française.

ART. VIII. — Le capitaine. — Conformément à la loi, le capitaine est responsable du vice d'arrimage.

Si le Gouvernement Français a des motifs valables de mécontentement au sujet de la conduite du capitaine ou des officiers, le gérant, dûment avisé, devra faire procéder à une enquête et changer le personnel fautif si reconnu nécessaire.

ART. IX. — Assistance — Sauvetage. — Au cas d'opérations d'assistance et de sauvetage, le gérant établira pour le compte du Gouvernement Français un compte détaillé et, après avoir réglé toutes les dépenses et versé les parts de sauvetage ou d'assistance revenant à l'équipage, versera au Gouvernement Français le solde net après avoir prélevé à son profit une part de 20 %.

ART. X. — Indemnités. — Le Gouvernement Français paiera au gérant une indemnité forfaitaire payable mensuellement à terme échu calculée d'après le barème ci-annexé pour :

- a) les approvisionnements de machine ;
- b) l'entretien du navire.

Il lui paiera également une indemnité spéciale pour intérêt sur débours

de 3 % sur la somme des dépenses qu'il fait en application des dispositions de l'article V (2^e et 4^e alinéa).

En outre, pour le rémunérer de ses peines et soins, le couvrir de ses dépenses de bureaux et d'agences, le rétribuer de l'ensemble des services rendus dans les conditions des articles qui précèdent en même temps que pour l'intéresser à la bonne utilisation des navires, il lui allouera les indemnités suivantes : jusqu'au 1^{er} Juillet 1919, les frais fixes de gérance sont fixés à raison de 0 fr. 50 par tonneau de jauge brute et par mois.

La Commission de fret est fixée à raison de 1 % sur le montant de la recette des passagers transportés et des marchandises à l'exclusion des passagers d'Etat.

A partir du 1^{er} Juillet 1919, 1.500 francs par mois et par navire et au prorata par partie de mois (chaque jour comptant pour 1/30) payable mensuellement à terme échu et une gratification sur les transports effectués calculée à raison de 0 fr. 25 % de la recette totale des passagers et marchandises transportées à l'exclusion des passagers d'Etat, et de 0 fr. 10 % sur la recette procurée par ces derniers.

Le gérant pourra, le cas échéant, réclamer le paiement des commissions usuelles payées par lui à des intermédiaires pour les frets de sortie et de remplissage à l'importation qu'il aura procuré au navire.

Les frais de gérance et la gratification sur le fret peuvent être révisés tous les trois mois à dater du 1^{er} Juillet 1919 par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

ART. XI. — Comptabilité de dépenses et recettes — Paiements. — Au point de vue administratif et comptable, les obligations du gérant seront celles que définit le décret du 29 Avril 1918 sur le fonctionnement de la comptabilité du compte spécial des Transports Maritimes, ainsi que les instructions consécutives à ce décret et qui en précisent l'application des détails.

Les soldes, gages et indemnités et d'une façon générale tous les frais d'équipage payés par le gérant conformément à l'article V, 2^e alinéa, lui seront intégralement remboursés sur production de pièces justificatives groupées par voyage et par navire de façon à réduire autant que possible le travail de contrôle et de comptabilité des services locaux et centraux du Commissariat des Transports Maritimes.

ART. XII. — Au cas où le Gouvernement Français ne pourrait utiliser le navire pendant une période dépassant 24 heures pour une des raisons suivantes : insuffisance d'hommes, d'approvisionnements ou de soins à la charge du gérant, le paiement des frais de gérance et de la gratification sur le fret, sera suspendu à partir du commencement de l'arrêt jusqu'à ce que le navire puisse être de nouveau utilisé.

Si, pour une des raisons indiquées plus haut, le navire ne pouvait être utilisé par le Gouvernement Français pendant une période dépassant 96 heures, le paiement des indemnités prévues comme prix forfaitaires à l'article X (a et b) sera suspendu à partir du commencement de l'arrêt jusqu'à ce que le navire puisse être à nouveau utilisé et ce, malgré la suspension prévue au paragraphe précédent, qui reste maintenue.

Dans le cas où à cause de cet arrêt le navire se trouverait forcé de relâcher dans un port autre que celui pour lequel il était destiné, les frais de port et de pilotage seraient supportés par le gérant.

Par contre, si le navire était conduit à relâcher dans un port ou dans un mouillage, par suite de mauvais temps, d'un accident quelconque survenu

au chargement, ou d'un accident de machine ou autre dont le gérant ne serait pas responsable, tout retard ou perte de temps demeurerait aux frais et risques du Gouvernement Français. Il en serait de même s'il était appelé à opérer dans les eaux peu profondes, dans les rivières ou dans les ports à barre.

Pour les immobilisations qui seraient la conséquence d'avaries notamment avaries dues aux risques de mer ou de guerre ou causées par rupture de pièces de machine, le paiement des frais de gérance ne sera pas suspendu et celui des indemnités de l'article X (*a* et *b*) sera maintenu dans la mesure où le gérant remplira les obligations correspondantes.

Toutefois, si le Gouvernement Français apporte la preuve que l'avarie est due à une faute professionnelle lourde du personnel embarqué par le gérant, la suspension des indemnités a lieu comme il est prévu aux deux paragraphes du présent article.

Par contre, au cas d'immobilisation pour insuffisance d'hommes ou d'approvisionnement les suspensions partielles ou totales d'indemnité prévues plus haut ne seront pas appliquées si le gérant apporte la preuve que cette insuffisance est due à un cas de grève ou de force majeure.

Les dispositions ci-dessus prévues pour le paiement ou la suspension des indemnités en cas d'immobilisation sont applicables aux immobilisations se produisant au moment de la prise en charge du navire.

ART. XIII. — Cas de perte totale. — En cas de perte totale, les indemnités forfaitaires et les frais fixes de gérance prévues à l'article X cesseront d'être payées à partir du moment de la perte du navire. Les frais de rapatriement et de conduite des équipages seront à la charge de l'Administration.

Dans le cas de disparition sans nouvelles, les indemnités cesseront d'être payés 15 jours après la date des dernières nouvelles.

ART. XIV. — Remise du navire au Gouvernement Français. — Le navire ne peut être rendu au Gouvernement que dans un port français, à moins que la remise ne soit effectuée dans un autre port sur l'ordre du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Dans ce cas, la conduite de l'équipage se fera aux frais de l'Etat ainsi que le retour du matériel appartenant au gérant.

ART. XV. — Clause de négligence. — De convention expresse, sont de part et d'autre exceptées les conséquences directes ou indirectes des cas de force majeure, périls de mer, incendie à bord, en ponton, sur allèges ou à terre, baraterie du capitaine ou de l'équipage, acte des ennemis, des pirates, des voleurs, arrêts et contraintes des princes, des Gouvernements ou des peuples, abordages, échouements et autres accidents de la navigation, même quand ils seraient occasionnés par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, des matelots, des gérants et autres gens au service du gérant.

Le gérant ne sera pas responsable de toute perte de tous dommages provenant de l'explosion ou éclatement des chaudières, rupture de pièces de machine ou tous vices propres de machines ou de la coque, à la condition qu'ils ne proviennent pas d'un manque de surveillance de la part de ces gérants, ou de l'un quelconque d'entre eux, ou des fondés de pouvoir du gérant.

Le navire aura la faculté de faire escale dans tous les ports quel qu'en soit l'ordre, de naviguer sans pilote, de se faire remorquer, de remorquer et assister les navires en détresse, de dévier de sa route dans le but de porter

secours à des vies humaines en danger et de tenter le sauvetage des biens d'autrui en péril.

ART. XVI. — **Nourriture des passagers.** — Les passagers de classe et d'entrepont sont nourris par le gérant, conformément à un contrat qui sera passé pour chaque espèce de voyage du navire.

ART. XVII. — **Agences et consignations.** — Le gérant a la charge de rétribuer ou de commissionner les agents directs à la commission correspondants ou consignataires, dont l'intervention sera nécessaire au cours des diverses escales ; pour les ports où il ne possède ni agence administrative ni correspondant local, le gérant devra faire choix d'un consignataire dont il assurera personnellement la rémunération.

ART. XVIII. — **Durée du contrat.** — La durée du contrat sera au maximum celle de la mise provisoire du navire à la disposition de la France. Toutefois, le Gouvernement Français peut le résilier à un moment quelconque avec un préavis de 15 jours.

De son côté, le gérant peut user du même droit, mais à la condition que la remise du navire se fasse dans un port français ou algérien.

Si le navire doit être remis à un autre Gouvernement la résiliation se fixe à la diligence des parties, et la remise du navire aura lieu dans le port qui sera désigné.

ART. XIX. — **Juridiction.** — Les différends auxquels pourrait donner lieu l'application du présent contrat seront soumis à la juridiction administrative.

ART. XX. — **Timbre et enregistrement.** — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent contrat seront à la charge du gérant qui en fournira 10 exemplaires au Service des Transports Maritimes.

Fait en double, à Paris, le

**ANNEXE AU CONTRAT DE GÉRANCE TOTALE A APPLIQUER
AUX PAQUEBOTS ENNEMIS
A LA DISPOSITION DE LA FRANCE.**

INDEMNITÉS MENSUELLES PAR TONNE DE JAUGE BRUTE LÉGALE		
VITESSE DU NAVIRE	APPROVISIONNEMENTS DE MACHINE	ENTRETIEN
19 à 20 nœuds.	6 85	4 80
18 à 19 »	6 70	4 65
17 à 18 »	6 50	4 55
16 à 17 »	6 35	4 45
15 à 16 »	6 15	4 35
14 à 15 »	6 » »	4 20
13 à 14 »	5 80	4 10
12 à 13 »	5 65	4 » »
au-dessous de 12 nœuds	5 50	3 85

Modèle Juillet 1919.

*Le Commissaire aux Transports et à la
Marine Marchande :*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	9
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE :

LA FLOTTE FRANÇAISE DE 1914 A 1918.....	13
---	----

CHAPITRE I :

<i>La Flotte Marchande française en 1914.....</i>	14
---	----

CHAPITRE II :

<i>La Flotte Marchande française de 1914 à 1918.....</i>	22
--	----

CHAPITRE III :

<i>La construction, les achats de navires à l'étranger et les affrètements pendant la durée des hostilités.....</i>	28
---	----

DEUXIÈME PARTIE :

SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE EN 1914.....	35
--	----

CHAPITRE I :

<i>Principales causes d'infériorité de notre flotte marchande en 1914.....</i>	36
--	----

CHAPITRE II :

<i>L'Armement maritime et les secours financiers de l'Etat.....</i>	44
---	----

CHAPITRE III :

<i>Nos ports et leurs moyens de communication avec l'intérieur en 1914..</i>	52
--	----

TROISIÈME PARTIE

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE DE 1914 A 1918.....	63
--	----

CHAPITRE I :

<i>L'Armement maritime en France jusqu'à la Réquisition générale de la flotte (15 Février 1918).....</i>	64
--	----

CHAPITRE II :

<i>L'Armement maritime en France sous le régime de la Réquisition générale.....</i>	78
---	----

CHAPITRE III :

<i>Nos ports et leurs moyens de communication avec l'intérieur de 1914 à 1918</i>	91
---	----

QUATRIÈME PARTIE

SITUATION DE L'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE DEPUIS LE 1 ^{er} JANVIER 1919 ET L'AVENIR DE NOTRE MARINE MARCHANDE..	103
---	-----

CHAPITRE I :

<i>La construction, les achats de navires à l'étranger et les affrètements depuis le 1^{er} Janvier 1919.....</i>	104
---	-----

CHAPITRE II :

<i>La situation économique de l'Armement maritime en France depuis le 1^{er} Janvier 1919.....</i>	114
--	-----

CHAPITRE III :

<i>Nos ports et leurs moyens de communication avec l'intérieur depuis la 1^{er} Janvier 1919.....</i>	127
---	-----

CONCLUSION	139
------------------	-----

ANNEXES :

<i>Lois, Décrets, Circulaires, Avis du Conseil d'Etat, se référant à l'Armement Maritime en France pendant la guerre.....</i>	141
---	-----

Etampes. — Imp. Maurice DORMANN

